COMPTE RENDU

D'UN

VOYAGE D'EXPLORATION

DANS LA COLOMBIE BRITANNIQUE

LE NORD-OUEST DES ÉTATS-UNIS ET LA CALIFORNIE

PAR

M. A. LEGHAIT

Ministre de Belgique aux États-Unis d'Amérique.

Extrait du RECUEIL CONSULAIRE BELGE

BRUXELLES

P. WEISSENBRUCH, IMPRIMEUR DU ROI

ÉDITEUR

45, RUE DU POINÇON, 45

1896

F 851
L3

17

1

COMPTE RENDU

D'UN

VOYAGE D'EXPLORATION

DANS LA COLOMBIE BRITANNIQUE

LE NORD-OUEST DES ÉTATS-UNIS ET LA CALIFORNIE

PAR

M. A. LEGHAIT

Ministre de Belgique aux États-Unis d'Amérique.

Extrait du RECUEIL CONSULAIRE BELGE

BRUXELLES

P WEISSENBRUCH, IMPRIMEUR DU ROI

ÉDITEUR

45, RUE DU POINÇON, 45

1896

Washington, le 10 février 1896.

Monsieur le Ministre,

Je viens de terminer mon voyage d'inspection des consulats dans la Californie et le nord-ouest des États-Unis, suivi d'une tournée dans la Colombie britannique, et j'ai l'honneur de vous transmettre les renseignements commerciaux et les informations qu'il m'a été possible de recueillir au cours d'un rapide voyage couvrant un immense espace. Ces renseignements ne sont que des aperçus généraux, forcément incomplets, sur chacun des points; ce ne sont que les notes d'un voyageur en position d'être bien informé, grâce à la courtoisie des autorités et des chefs des diverses administrations et des établissements industriels qu'il a visités, ainsi qu'au concours obligeant que lui ont prêté les agents consulaires belges.

Les États-Unis sont partagés en cinq grandes divisions territoriales, et la partie que je viens de parcourir est presque entièrement comprise dans la « Western Division » qui renferme les onze États ou territoires suivants : Montana, Wyoming, Colorado, New-Mexico, Arizona, Utah, Nevada, Idaho, Washington, Oregon et Californie. Mon inspection s'est, en outre, étendue sur le consulat d'Omaha, comprenant les États de Kansas et de Nebraska, qui font partie de la « North Central Division ».

La partie du pays que l'on désigne spécialement sous le nom de « West » est une vaste région dont les confins indéterminés

reculent à mesure que la civilisation avance : Chicago était un point naissant du « Far West » il y a vingt cinq ans, et c'est aujourd'hui la métropole commerciale du centre. Le terme « West » s'applique aujourd'hui plus particulièrement à toute l'étendue de pays comprise entre le Mississipi et la chaîne des Rocky Mountains d'une part, le Canada au nord et le 35e degré de latitude au sud. C'est un immense territoire divisé en plaines fertiles et en vastes étendues absolument arides, comprenant les steppes ou « prairies » au nord, et le grand désert d'Arizona au sud.

La Californie et les autres États de la côte du Pacifique, bien que compris dans la « Western Division », ne font pas partie de ce que l'on désigne communément sous le nom de « West ». Cette région, située entre la chaîne des Montagnes rocheuses et l'océan Pacifique, diffère entièrement des solitudes du « West », uniquement livrées à la culture du blé. La région du Pacifique a un climat plus égal, plus tempéré et plus humide, un sol plus varié et qui convient à toutes les cultures. La côte du Pacifique est, à égale latitude, beaucoup moins froide que celle de l'Atlantique et que tout l'intérieur du pays ; dès qu'on passe la chaîne des montagnes rocheuses, on est dans un climat différent. Ce phénomène est attribué à l'influence du courant japonais ou « Equatorial River », dont la brise chaude se fait sentir à plusieurs centaines de lieues dans l'intérieur des terres et jusque dans les États d'Idaho et de Montana.

Le « West » est la région des phénomènes, des surprises et aussi des désillusions ; ses vastes plaines sans végétation, ses larges rivières sans navigation, n'ont rien de pittoresque ni d'attrayant. La population est rare, et ce n'est que de loin en loin qu'on la trouve groupée dans une de ces villes naissantes, avant-postes de la civilisation, et qui, échelonnées le long des lignes de chemins de fer, se développent avec une rapidité surprenante. Là où il n'y avait, il y a dix ans, que quelques cabanes de bois, on voit aujourd'hui de grandes rues bordées de hautes maisons de pierre et de marbre, d'immenses édifices publics et des résidences luxueuses occupées par ceux qui déjà ont réalisé une fortune sur ce terrain vierge. Une grande activité règne partout dans le monde des affaires, ou plutôt de la spéculation : l'esprit d'entreprise est poussé jusqu'à ses dernières limites. Cette vie de dur

labeur, entièrement consacrée à courir après le progrès pour faire de l'argent, développe des facultés que nous devons parfois reconnaître comme supérieures aux nôtres ; mais elle forme en général une société par trop pratique et positive, à laquelle le goût, l'esthétique et le sens du raffinement font absolument défaut.

Le recensement de 1890 a donné sur quelques points des résumés classés par division territoriale. Je veux indiquer ici les chiffres statistiques fournis pour la « Western Division », qui couvre la majeure partie du territoire dont j'ai à m'occuper dans ce rapport.

Production en 1890 : Maïs, 5,110,000 bushels; avoine, 15,636,000 id.; seigle, 429,000 id.; froment, 63,107,000 id.; graine de lin, 136,000 id.; sucre de sorgho, 63,000 gallons; foin, 5,286,000 tonnes; pommes de terre, 10,105,000 bushels; fruits, 8 millions de bushels.

Pendant la même année on comptait : 1,425,000 chevaux; 84,000 mules; 6 millions de bestiaux; 1,065,000 porcs et 10,807,000 moutons.

La production minérale était, en 1889, de : 195,541 long tons de minerai de fer; 6,288,000 short tons de charbon; 1,421,427 onces d'or, et 50,909,000 onces d'argent.

Le produit de la pêche (côtes du Pacifique), a été, en 1889, d'une valeur totale de 6,387,803 dollars, dont 44 p. c. environ en poisson, 41 p. c. en phoques, baleines, etc., et environ 15 p. c. en crustacés. Dans les trois États de la côte du Pacifique, il y avait 63 établissements occupant 2,930 ouvriers pour la conserve et la mise en boîte du saumon; 41,632,223 livres de saumon y ont été employées, formant 622,037 caisses d'une valeur de 3,703,838 dollars.

Il y avait 3,631,381 acres de terres irriguées artificiellement, avec 51,136 irrigateurs, 8,097 puits artésiens d'une profondeur moyenne de 310 pieds, coûtant 246 dollars et donnant 54 1/2 gallons d'eau par minute. L'eau revient au fermier à 1.07 dollar par acre, tout travail accompli, et la récolte de l'acre en fourrage est estimée à 14.89 dollars.

La statistique industrielle n'est pas résumée par division territoriale; nous l'examinerons donc séparément pour chaque État.

J'ai rencontré dans plusieurs villes de l'Ouest des « Free public Employment Office ». On entend par là des bureaux officiels qui

servent d'intermédiaires entre les patrons cherchant des travailleurs et les ouvriers cherchant du travail. Ces bureaux ont été établis pour soustraire l'ouvrier aux manœuvres des agences privées qui l'exploitaient indignement.

Je dois signaler ici une idée qui me semble nouvelle et fort pratique : dans nombre de grands centres, la municipalité oblige les propriétaires de terrains vagues (terrains à bâtir), soit dans la ville même, soit dans son voisinage immédiat, à les mettre à la disposition provisoire d'un comité qui en distribue la jouissance — gratuite et limitée jusqu'au temps où le propriétaire en dispose définitivement — aux indigents ou aux ouvriers sans travail, pour la culture maraîchère, des fleurs ou autre. Le comité leur fournit le logement et leur loue les ustensiles nécessaires. De nombreuses familles trouvent ainsi à récolter en ville de quoi subsister, et même de quoi faire quelques profits. C'est surtout la pomme de terre qui est ainsi cultivée.

Avant de parler des différents États que j'ai visités, je crois utile de donner ici un aperçu des grandes voies de communication qui les traversent, en reliant les côtes de l'Atlantique à celles du Pacifique, et, par suite, l'Europe à l'Asie. C'est au point de vue du service transcontinental et des avantages qu'elles offrent pour le transport de nos produits à la côte du Pacifique, et, au besoin, de là en Chine et au Japon, qu'il faut étudier et comparer les grandes voies de communication.

Il convient, avant tout, de constater d'une façon générale que le grand commerce de l'Europe, surtout pour les marchandises d'un grand poids ou expédiées en grande quantité destinées à la côte du Pacifique, continue à se faire par la voie du cap Horn, et même principalement par voiliers, malgré l'immense détour et la perte de temps (quatre à cinq mois d'Anvers à San-Francisco). La concurrence qui existe entre les lignes transcontinentales de chemin de fer n'a pas encore pu amener une réduction suffisante des tarifs, pour que les marchandises puissent affronter les dépenses résultant du transport par terre de New-York à San-Francisco, soit environ 300 milles. Le transbordement par l'isthme de Panama est également coûteux et ne se pratique que pour les envois relativement pressés ou de peu de volume. Il en est de même des expéditions faites par mer jusqu'à la Nouvelle-Orléans, et, de là, par le Southern Pacific Railroad, vers la Cali-

fornie et jusqu'à Portland. Ce devrait être pour les provenances d'Europe la voie la moins coûteuse et relativement rapide vers San-Francisco, parce qu'elle a l'avantage d'un long trajet par mer et du moindre nombre de milles à parcourir par chemin de fer. Mais nous verrons plus loin que, par suite des tarifs combinés des différentes lignes, les vérités de principe ne se réalisent pas dans la pratique.

Le *Southern Pacific R. R.* a son point de départ à New-York, touche les ports de Philadelphie, Baltimore, Norfolk, Newport-News et la Nouvelle-Orléans, et a son terminus à San-Francisco, avec divers embranchements qui le rattachent aux autres lignes de la côte. C'est la ligne la plus longue de New-York à San-Francisco.

Il y a ensuite le *Central Pacific*, l'*Union Pacific*, le *Northern Pacific*, le *Great Northern*, et enfin le *Canadian Pacific*. Toutes ces grandes compagnies forment chacune un système ou réseau complet se rattachant aux principaux points des deux côtes, mais le Central et l'Union Pacific partent plus spécialement de Kansas City et Omaha avec terminus à Portland, par Denver, Cheyenne, Ogden, Boise City. Le Northern Pacific part de Saint-Paul et Minneapolis, avec terminus à Tacoma, par Bismarck, Helena, Spokane et Seattle. Le Great Northern se rattache à Chicago et à la côte de l'Atlantique par une ligne de steamers sur les grands lacs, de Duluth à Buffalo et Portland, par les lacs Superior, Huron et Erié. De Saint-Paul, il suit à peu près la frontière du Canada, passe par Spokane, Everett, et se termine à Seattle sur le Puget Sound, port qui semble le plus important de la côte après San-Francisco, et d'où partent également des steamers pour le Japon et la Chine.

La grande ligne anglaise du *Canadian Pacific* fait aux lignes américaines une concurrence des plus sérieuses. C'est la seule ligne qui traverse directement tout le continent. Elle s'étend d'Halifax à Vancouver par Québec, Montréal, Winnipeg et les montagnes rocheuses, et fait un parcours de près de 4,000 milles en 7 1/2 jours par train express (prix 114 dollars). Lorsque des trains plus rapides seront organisés, et surtout lorsqu'un service de steamers plus accéléré sera établi, comme il en est question, entre les côtes d'Angleterre et Halifax ou Montréal (en été), ce sera la ligne la plus courte, la plus directe et la plus prompte

d'Europe en Chine et au Japon. Les steamers actuels mettent environ huit jours de Liverpool à Halifax, et neuf jours en remontant le Saint-Laurent en été, jusqu'à Montréal. De Vancouver, la traversée pour le Japon est de 300 milles plus courte que celle de San-Francisco. La « Pacific Royal Mail Steamship Line », dépendante du Canadian Pacific, possède trois beaux steamers (Empress of India, of China et of Japan) de 6,000 tonnes, partant une fois par mois, et qui font la traversée en quatorze jours jusqu'à Yokohama. Étant donné que les steamers rapides qui viennent d'Europe en six jours arrivent tous à New-York, la ligne la plus prompte vers la Chine est encore par là, qu'on se dirige de New-York soit sur San-Francisco, soit sur Vancouver. Dans ce dernier cas, on trouve un service rapide par les lignes qui relient New-York au Canadian Pacific, soit à Montréal, soit par Chicago, Saint-Paul et la « Soo Line ».

Les lignes transcontinentales se font une grande concurrence. Certaines d'entre d'elles, qui font de longs parcours dans des régions encore désertes, et qui n'ont été construites que par spéculation ou en vue d'un avenir encore assez éloigné, ont beaucoup de peine à couvrir leurs frais d'exploitation. Elles étaient obligées, pour attirer le trafic, d'offrir des tarifs de plus en bas. Dans les derniers temps, pour mettre fin à cette guerre de tarifs ruineuse pour toutes les lignes, un accord a été établi entre elles, et il existe maintenant une espèce de tarif général uniforme pour le transport d'un côté du continent à l'autre, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Les prix sont les mêmes par toutes les routes, et sont basés sur ceux de la voie la plus directe, de sorte qu'il y a des parcours de près de 1,000 milles de différence et qui se font pour le même prix.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint quelques-uns de ces tarifs pour les transports continentaux (annexe n° 1) (1); à l'un d'entre eux est jointe une circulaire de la « Hamburg American Steamship C° ». J'ai appris que les compagnies transatlantiques qui fournissent un fret considérable aux chemins de fer, ont avec ceux-ci des arrangements spéciaux et des tarifs combinés du port de départ européen jusqu'au point de destination, soit à l'intérieur du continent américain, soit à la côte du Pacifique, soit même

(1) A consulter au *Musée commercial*.

jusqu'aux ports de la Chine, du Japon ou de l'Australie. L' « American Line » (Red Star Line) a organisé un semblable tarif direct combiné, non seulement d'Anvers aux ports américains, mais à partir des diverses stations de chemins de fer de Belgique. Pour ce qui concerne les envois d'une certaine importance, en destination de points non mentionnés dans la convention conclue par la Red Star Line avec le gouvernement belge, il est toujours à conseiller à nos exportateurs de s'entendre avec cette Compagnie à Anvers, afin d'obtenir par son entremise le bénéfice des tarifs spéciaux que les compagnies transatlantiques ont avec la plupart des lignes transcontinentales américaines. Mais, comme je l'ai fait observer plus haut, ces longs transports par terre, quelque réduits qu'en puissent être les prix, sont toujours trop coûteux pour que la préférence ne doive pas être donnée aux transports entièrement par voiliers jusqu'à la côte du Pacifique.

La question des tarifs de transport sur les chemins de fer des États-Unis est excessivement compliquée. Les lignes n'ont pas de tarifs fixes et permanents; elles les modifient selon les circonstances et profitent de tous les avantages possibles, là où elles ne sont pas pressurées par la concurrence. Il en résulte des injustices et des réclamations sans fin, l'établissement de tarifs différentiels et souvent des prix beaucoup plus élevés pour de petites distances ou de petites quantités que pour de grandes. Vous trouverez ci-annexés deux volumes (annexes n° 2) (1), traitant de la question des tarifs de transport sur les différentes lignes.

Je crois intéressant de joindre également à ce rapport les circulaires et cartes publiées par les différentes compagnies transcontinentales de chemin de fer. Ces cartes sont dressées uniquement au point de vue de la réclame pour la compagnie qui les publie, et ne donnent que ses lignes à l'exclusion des autres. Il n'y a pas de cartes générales en circulation. Je joins aussi tous les documents que j'ai pu recueillir au cours de mon voyage, et qui peuvent servir à renseigner sur les moyens directs de transport des côtes de l'Europe à celles de la Chine et du Japon, en passant par le continent américain (annexes n° 3) (1).

Les compagnies de chemins de fer qui ont construit leurs

(1) A consulter au *Musée commercial*.

lignes au travers de vastes étendues encore incultes et non peuplées, ont obtenu des États qu'elles traversent et ouvrent à la civilisation, de vastes concessions de terres tout le long de ces lignes. Beaucoup de ces concessions sont encore disponibles et les compagnies font des efforts pour y attirer les immigrants, afin d'augmenter la population, la production, et, par suite, le trafic sur leurs lignes. Elles rivalisent en promesses attrayantes et en facilités de toutes sortes à accorder aux colons, et on peut en bien des endroits obtenir des concessions gratuites, à condition de s'établir et de cultiver. A ce propos, je conseillerai aux immigrants de n'accepter ces offres qu'avec la plus grande prudence, et après mûr examen des localités et des conditions d'existence dans lesquelles on les placerait. Les meilleures terres et les mieux situées sont naturellement déjà occupées. Sans parler de celles qui sont tout à fait arides et impropres à la culture, comme dans les immenses plaines des prairies-steppes ou des déserts de l'Arizona, etc., il y en a un grand nombre qui sont propres à la culture du blé, mais qui, en réalité, ne peuvent pas être conseillées à cause de la rudesse du climat, de leur éloignement, et parce qu'elles ne peuvent produire que du blé, et que cette récolte n'est plus rémunératrice pour le petit cultivateur éloigné des marchés et obligé de recourir à une assistance coûteuse. L'abondance du froment est telle dans l'ouest, qu'il ne se paye actuellement au fermier, sur wagon, que 40 cents au maximum. A ce prix, il faut être dans des conditions exceptionnelles pour pouvoir tirer un profit de cette culture. Les petits fermiers ne peuvent plus la faire que pour les besoins de leur famille ou de leurs animaux, et bon nombre d'entre eux ont abandonné une partie de leur dernière récolte sur pied.

Le président du « Great Northern Railway » m'a entretenu, lors de mon passage à Minneapolis, des avantages qu'il y aurait pour des familles d'agriculteurs belges à venir s'établir sur les terres que sa compagnie possède encore, ou qui dépendent des États, dans le nord du Minnesota, du Dakota ou du Wisconsin. Ce sont les régions les plus productives du blé le plus estimé; les récoltes en sont superbes et assurées chaque année, mais le climat ne permet aucune autre culture, et les colons nouveaux venus et mal installés, ont à souffrir de la rigueur de longs hivers.

Le « Great Northern Railway » organiserait avec la « Red Star Line « des facilités de transport direct de la Belgique, pour les familles d'émigrants qui voudraient profiter de ces offres. J'ai recueilli à ce sujet toutes les informations locales que j'ai pu trouver. Elles sont toutes dans les quelques numéros du journal *The Great Northern Bulletin*, que j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints (annexe n° 4) (1). Le n° 11 de ce journal est spécialement consacré aux fermiers, à la propriété foncière et aux conditions à remplir par les immigrants pour acquérir des terres de l'État. Ces publications sont utiles à consulter, mais il faut se prémunir contre les exagérations qu'elles contiennent, et ne pas perdre de vue qu'elles sont principalement faites dans un but de réclame.

Pour satisfaire au désir qui m'avait été exprimé par le gouvernement, j'ai compris dans ma tournée d'inspection des consulats dans l'ouest, une excursion dans la *Colombie britannique*, *Vancouver*, *Victoria*, et les *côtes du Puget Sound*. Vu la saison déjà avancée, j'ai commencé mon voyage par cette région septentrionale, et je suis parti de Washington directement pour Vancouver par la voie la plus courte, c'est-à-dire par New-York, Chicago, Saint-Paul, et, de là, par la « Soo Line », j'ai rejoint, un peu au-dessus de Winnipeg, le « Canadian Pacific », qui m'a mené jusqu'à Vancouver après huit jours de voyage, interrompu seulement par une visite d'un jour à Saint-Paul et à Minneapolis, les deux cités sœurs du Minnesota, sur les rives opposées du Mississipi.

Minneapolis est, après Chicago, la ville de l'ouest qui a eu le développement le plus rapide. Elle compte aujourd'hui 300,000 habitants, est le centre de grandes industries et d'un vaste réseau de voies ferrées, tandis que l'homme qui, il y a quarante ans, s'établit le premier sur cette rive alors déserte, est encore en vie et croit rêver en voyant les transformations qui se sont opérées autour de lui. Minneapolis est le centre du commerce du *blé* pour toute cette productive région du nord-ouest. On y fait de la *farine* en quantités énormes, et l'on y voit les moulins les plus considérables du monde par leur production. J'ai visité le plus

(1) Les documents mentionnés dans ce rapport et qui ne sont pas déposés au *Musée commercial*, peuvent être consultés au *Ministère des Affaires Étrangères*, Direction du *Commerce et des Consulats*.

important de ces moulins, les Washburn-Crossby C° flour mills (annexe n° 5). Ils emploient le « rooling system » et produisent 13,500 barils de farine par jour, sans pouvoir suffire à la demande. Ils exportent leurs produits dans l'Amérique du Sud et en Europe, mais les quatorze quinzièmes sont consommés dans le pays. Le baril de farine leur revient en moyenne à environ 3 dollars sur wagon; à 3.72 dollars rendu à Southampton, et à 4 dollars à Stockholm. Ils n'importent rien en France, et les expéditions pour la Belgique, viâ Anvers, ont cessé depuis l'établissement d'un droit sur les farines.

J'ai assisté, à Saint-Paul, à la séance d'ouverture de la « Immigration Convention of the North-West », composée des délégués des divers États de cette région et de ceux des compagnies de chemins de fer. Son but était de déterminer de commun accord les moyens les plus propres à faire connaître les ressources et avantages de ces pays et à y attirer les immigrants. J'ai eu soin de me procurer les résolutions prises dans cette convention, et j'ai l'honneur de vous les transmettre avec un atlas contenant, outre des cartes des États du North-West, une foule de renseignements intéressants sur cette région (annexes n° 6). Il faut, comme toujours, se défier des exagérations contenues dans les publications de ce genre, et du point de vue optimiste auquel tout est envisagé par leurs auteurs.

La « Soo Line », par laquelle de Minneapolis j'ai rejoint le « Canadian Pacific », traverse les plaines immenses et fertiles des États de Minnesota et des deux Dakota, entièrement livrées à la culture du *blé;* nulle part sans doute cette culture ne se fait sur une plus vaste échelle. L'emploi exclusif des machines y est favorisé par la nature parfaitement homogène et peu accidentée du sol. Deux journées de trajet en chemin de fer ne suffisent pas pour traverser ce qui ne semble qu'un seul vaste champ de blé. Le froment de cette partie froide du pays est le plus estimé, parce qu'il est plus dur et donne de meilleures farines; c'est celui qui est désigné sous le nom de *N° 1 Hard Wheat.*

L'État de Minnesota avait, en 1892, 3,552,626 acres couverts de blé, ayant donné 41,210,000 bushels, estimés à 25,138,382 dollars. La production de l'*avoine* avait été de 43,573,000 bushels, évalués à 12 millions de dollars. Deux tiers du *lin* produit aux États-Unis proviennent du Minnesota et des deux Etats de Dakota-

Le Minnesota, en 1891, en a produit 4,378,000 bushels, mais on ne fait usage que de la semence; la fibre n'est guère employée, parce qu'on ne sait pas la traiter avec le soin qu'elle exige. L'Etat de South Dakota, en 1892, a donné 21 millions de bushels de *maïs*, 24 millions de bushels d'*avoine* et 30 millions de bushels de *blé*.

Pendant les deux premières journées du trajet sur le Canadian Pacific, après avoir quitté la Soo Line, on ne traverse que les interminables steppes et prairies du Fart West, où ne croît qu'une herbe grossière, sans aucun arbre ou autre vestige de végétation. Jadis, d'innombrables troupeaux de bisons sauvages animaient ces déserts; aujourd'hui, ils ont complètement disparu, et l'on ne voit plus que quelques rares gazelles, quelques chiens sauvages (*prairie dogs*) et quelques volées de *prairie chickens*. Pendant les deux journées suivantes du voyage, le contraste est suprenant. On traverse la chaîne élevée et superbe des Montagnes rocheuses, dont les principaux sommets neigeux atteignent jusqu'à 10,800 pieds de hauteur. On suit à travers des gorges profondes le cours de la Fraser River, depuis sa source jusqu'à son embouchure à Vancouver, et c'est un des trajets les plus grandioses et les plus pittoresques que l'on puisse faire.

A *Vancouver*, terminus de la grande ligne canadienne, on débouche sur le Puget Sound et la côte du Pacifique. Le climat, la nature, l'atmosphère, tout est différent et nouveau pour celui qui vient de l'est. Le Puget Sound s'étend entre les côtes du Continent et l'île de Vancouver, sur une longueur de 1,800 milles, avec une largeur de 4 à 5 milles; il est parsemé d'îles et entouré de montagnes élevées que domine le mont Baker.

Les rives du Sound sont découpées et forment de nombreuses baies, dont la plupart offrent des ports profonds et abrités. Les eaux limpides du Sound et des rivières qui s'y jettent fournissent une quantité extraordinaire de poissons : saumons, esturgeons, halibuts, morues, harengs et sardines, selon les saisons. Les principales richesses de la côte consistent dans les forêts et les mines, presque inexplorées encore, de charbon, fer, cuivre, plomb, marbre, etc. Le Fraser charrie dans ses eaux de l'or en quantité assez notable. Le climat est humide et tempéré, assez semblable à celui de la Belgique, mais moins froid en hiver, le thermomètre ne descendant que rarement au-dessous de zéro. L'influence du

courant japonais ou équatorial se fait sentir sur toute cette zone, ainsi que sur les États voisins de Washington et d'Orégon, entre la mer et la chaîne des « Cascade mountains », et la rend propre à toutes les cultures des zones tempérées. Outre les céréales, le lin, le houblon et les arbres fruitiers y réussissent très bien et commencent à y être cultivés sur une grande échelle. La récolte du *houblon* de la région du Puget Sound est évaluée pour 1894 à plus de 350,000 dollars. Les *légumes*, quoique rares encore, viennent très bien dans les terres basses du delta des rivières, mais ces terres sont exposées à de fréquentes inondations. On estime à 3,750,000 dollars la valeur du *charbon* extrait des houillères du Puget Sound en 1894. Les scieries ont coupé 181,900,000 pieds de *bois* et livré au commerce 1,967,200,000 planchettes. On estime à 33 p. c. l'augmentation probable de la production pour 1895.

Les principaux ports du Puget-Sound sont : Vancouver, New-Whatcom, Fairhaven, Victoria, dans l'île de Vancouver; Port-Townsend, Seattle, Everett et Tacoma à l'extrémité sud du détroit. Toutes ces villes, de création récente, doivent leur origine aux lignes de chemin de fer qui en ont fait leur point terminal sur cette côte. Elles se développent toutes d'une façon prodigieuse et rivalisent entre elles pour accaparer le commerce vers l'Extrême-Orient.

Deux circonstances, impatiemment attendues, donneront un grand essor à ce développement : ce sont le percement d'un canal à travers l'isthme de Panama, et l'ouverture de la Chine au commerce étranger. L'achèvement du canal serait d'une valeur inappréciable pour toute la côte du Pacifique, et partout on la désire et on s'efforce d'y pousser; mais les grandes compagnies de chemins de fer s'y opposent de toutes leurs forces, et leur influence a de puissantes et lointaines ramifications. Si le canal s'ouvrait, ce serait la ruine pour la plupart des lignes et principalement pour le *Southern Pacific*.

Ces diverses villes forment des centres peuplés principalement d'immigrants venus de tous les points du globe, mais tout le reste de la région est encore désert et ses richesses sont à peine explorées.

Vancouver. — Cette petite ville de la Colombie britannique n'a guère plus de dix ans d'existence, et a été fondée parce que le

chemin de fer du Canadian Pacific a choisi ce point de la côte pour son terminus, à cause de l'excellent port intérieur qui se trouve en cet endroit, et est connu sous le nom de « Coal Harbour ». La ville compte déjà environ 20,000 habitants; l'industrie s'y implante et le commerce avec l'Orient se développe rapidement. La situation de la ville sur la baie, fermée d'un côté par le « Burrard Inlet » et de l'autre par des montagnes s'élevant à pic du niveau de la mer à une grande hauteur, est des plus pittoresques. La plaine de la vallée du Fraser est fertile et propre à toutes les cultures, sous l'influence de la brise tiède du Pacifique. Des houillères, situées à peu de distance, fournissent le combustible aux chemins de fer et aux steamers.

La Compagnie du Canadian Pacific possède les trois beaux steamers : *Empress of India*, *of China* et *of Japan*. J'ai, grâce à l'obligeance de M. Abbott, l'agent général de la Compagnie, visité l'*Empress of China*, qui venait d'arriver de Yokohama après une traversée exceptionnellement rapide de onze jours et demi. Ce bâtiment avait amené plusieurs centaines de Chinois qui partaient par le chemin de fer pour tâcher de s'introduire, par la frontière canadienne, aux États-Unis dont les ports leur sont fermés. Certains d'entre eux se dirigeaient vers les Indes occidentales et principalement la Jamaïque, où leur travail à bon marché est recherché dans les plantations de sucre et de café. Ces steamers font un service régulier et de premier ordre entre Vancouver, le Japon, la Chine, l'Australie et les îles Hawaïennes. Ils mettent généralement quatorze jours jusqu'à Yokohama, ce qui fait vingt-huit jours de Liverpool avec deux transbordements seulement, l'un à Halifax ou Montréal, selon la saison, et le second à Vancouver où l'on passe directement du train sur le bateau. Le gouvernement anglais a récemment décidé, d'accord avec celui du Dominion, d'accorder un subside de 1,125,000 dollars à une ligne rapide de steamers entre Liverpool et Halifax; cela réduirait le voyage complet à moins de vingt-six jours et détruirait la concurrence par la voie de New-York.

L'ouvrier européen, tant agricole qu'industriel, qui veut travailler avec zèle et économie, a ici un beau champ d'action devant lui. J'ai été heureux de le constater pour une petite colonie belge d'une centaine de flamands. Ils travaillent spécialement dans les forêts, à la coupe et au transport des grands arbres qu'on dirige

par voie d'eau vers les scieries. Certains d'entre eux ont des concessions qu'ils exploitent pour leur compte, d'autres reçoivent un salaire de 2 à 2 1/2 dollars par jour. La vie est à bon marché pour l'ouvrier, surtout étant donné l'extrême abondance du poisson, dont chacun se fournit presque gratuitement, et la facilité d'obtenir une petite récolte. Quelques-uns de nos compatriotes se sont associés pour établir une fabrique d'huile de graines de lin. En attendant qu'ils puissent produire assez de graine dans le pays, ils la font venir d'Europe par le Cap Horn, ce qui est moins coûteux que de la prendre aux États-Unis. Ils vendent leurs produits à de bons prix pour le Japon, la Chine et l'Australie. On aime les ouvriers belges à Vancouver et on voudrait en voir venir davantage, surtout de ceux qui pourraient se livrer à la culture maraîchère et à l'élevage de la volaille, deux choses qui font absolument défaut, et pour lesquelles on dépend encore de la Californie. Les indigènes sont trop insouciants et trop peu soigneux pour se livrer à ces occupations qui semblent devoir offrir de bons profits. La culture du lin qui trouve ici un climat favorable et qui commence à s'établir, fournirait un travail lucratif à certains ouvriers des Flandres qui en ont la pratique, et les produits se vendraient aisément, grâce à la présence de la fabrique belge d'huile de lin dont je viens de parler.

Vancouver est une petite ville moderne européenne, jetée au milieu d'un pays superbe, riche, mais désert et inexploré, et à 1,000 lieues d'un centre quelconque de civilisation. Le *charbon* de l'île de Vancouver se vend en ville et à Victoria, pour usage domestique, à 10 dollars la tonne. Les compagnies de chemins de fer et de navigation ne payent pourtant que 5 dollars les qualités qu'elles emploient. Les houillères de Vancouver alimentent presque toute la côte du Pacifique, et principalement San-Francisco, à 800 milles de distance. Néanmoins, les charbons qui sur place trouvent preneur à 10 dollars la tonne, ne peuvent se vendre que 5 à 6 dollars à San-Francisco, à cause de la concurrence des États-Unis.

La rivière Fraser, à l'embouchure de laquelle se trouve la ville de Vancouver, n'est pas navigable, mais ses eaux charrient une certaine quantité de paillettes d'*or* provenant des régions élevées des Montagnes rocheuses. Cet or se dépose avec le sable sur les rives, de sorte que l'on voit, tout le long du cours de la rivière, les Indiens et bon nombre de Chinois occupés à laver et à tamiser

ce sable pour en extraire les rares grains d'or qu'il contient. Ils recueillent ainsi pour une valeur moyenne de 2 à 3 dollars par jour. Cette même rivière, pendant certains mois d'été, fourmille de saumons qui en remontent le cours. La *pêche* produit alors environ 100,000 de ces poissons par jour. Ils sont portés aux « Canning Manufactories » établis sur les rives, où ils sont mis en boîte et expédiés dans le monde entier. Depuis quelque temps, une compagnie s'est formée pour l'envoi de ces poissons frais sur les marchés de l'Europe. Le saumon est gelé immédiatement au sortir de l'eau, et transporté dans des navires spéciaux où il est conservé ainsi durci jusqu'au moment où il est porté sur le marché de Londres. Exposé à l'air, il dégèle et est aussi frais et aussi bon que s'il venait d'être pêché, bien que le transport, qui se fait par la voie d'Australie et du canal de Suez, ait duré plusieurs mois. Ce saumon revient à 2 cents la livre à Vancouver, et à 10 cents rendu à Londres, où il se vend 20 cents la livre, tandis que le saumon anglais se vend de 35 à 40 cents.

Le trajet de Vancouver à Victoria se fait en sept heures par steamer, sur le «Puget Sound». On traverse le détroit de Georgia et passe devant les cités sœurs de New Whatcorn et de Fairhaven, deux excellents ports qui ont des attaches avec le « Canadian Pacific » et le « Northern Pacific » américain.

Victoria, capitale de la Colombie britannique, est située à l'extrémité sud de l'île de Vancouver. Elle a aujourd'hui plus de 24,000 habitants. C'est le siège du gouvernement et des consulats de presque tous les pays. J'y ai reçu un fort gracieux accueil de la part du lieutenant gouverneur, M. Dewdney, et de notre consul, M. Smith, qui m'a mis au courant des ressources du pays et de ses relations commerciales avec la Belgique. Ses efforts constants tendent à les développer, mais dans la plupart des cas, il est évincé dans les soumissions qu'il présente, par la concurrence de l'industrie anglaise fortement implantée dans le Dominion. Les navires d'Anvers ne viennent guère jusqu'ici, parce qu'ils n'ont pas de chargements suffisants, et les frais de transport par terre sont prohibitifs. Les seuls produits belges qui se consomment sont achetés à San-Francisco. Les navires d'Anvers trouveraient ici, dans les bois et le poisson conservé, des chargements de retour qu'ils pourraient compléter dans les autres ports de la côte. J'ai trouvé à Victoria une colonie belge d'environ une

centaine d'ouvriers, qui travaillent dans les houillères et les mines de l'île. Ils gagnent des salaires de 2 à 2 1/2 dollars par jour et envoient le produit de leurs économies en Belgique. Ils sont sobres et de bonne conduite ; on les apprécie et l'on désire encourager l'immigration belge.

Le mouvement commercial de Victoria est d'environ 12 millions de dollars et ses produits manufacturés sont évalués à 5 millions. J'ai visité dans le port la flottille, composée d'environ soixante-dix bateaux, qui se rend tous les ans dans la mer de Behring pour la pêche des phoques à fourrure et qui, depuis quelques années, a tant fait parler d'elle à cause de la persécution que dirigent contre elle les pêcheurs des États-Unis. Malgré les pertes que les nombreuses saisies des croiseurs américains leur ont fait subir, les pêcheurs canadiens rapportent chaque année de 1,500 à 2,000 peaux de phoque par bateau, et ces peaux brutes se vendent sur le marché de Victoria de 10 à 12 dollars la pièce pour être expédiées à Londres, où on les prépare et les teint pour les vendre ensuite comme peau de loutre. J'ai fait une excursion à la baie d'Esquimalt, qui est le quartier d'hiver de l'escadre anglaise dans le Pacifique et le seul point de la côte où les Anglais ont un dock à cale sèche et un arsenal.

M. Smith regrette qu'il n'ait pas été donné suite au projet combiné entre la Belgique et quelques autres États pour l'étude des *richesses minérales* de la Colombie britannique. Il les croit énormes et peu connues encore, et il y voit une source très grande de profits pour ceux qui auront le courage de venir les exploiter.

Outre l'or recueilli dans les eaux du Fraser, il y a plusieurs régions aurifères où l'on a commencé l'exploitation. La petite localité de Rossland a spécialement attiré l'attention depuis deux ans. On y a extrait environ 20,000 tonnes de minerai en 1895 (1). Le district d'Alberni, dans l'île de Vancouver, a été récemment le point sur lequel l'attention s'est spécialement portée. On estime à trois millions de dollars la production de l'or et de l'argent dans la province de Kootenay pour 1895, et l'on s'attend à un rendement double pour 1896. L'inconvénient est que, jusqu'ici, ces mines dépendent des fonderies et raffineries des États-

(1) Les environs de Slocan, Cariboo, Lulu Island, Nanaimo sont aussi riches en minerai d'or. Cariboo a donné 200,000 dollars d'or en 1895.

Unis, mais on est en train d'en établir une dans la Colombie britannique.

La Colombie britannique sépare les États-Unis de leurs possessions d'Alaska et est le seul débouché du Canada sur l'océan Pacifique. Ces deux circonstances rendent cette province fort importante et la font envisager d'un œil d'envie par les États-Unis, qui ne cachent par leur désir d'en obtenir un jour la possession.

(Les documents relatifs à la Colombie britannique forment l'annexe n° 7.)

De Victoria, j'ai continué à descendre le Puget Sound et ai traversé le détroit de San Juan de Fuca pour arriver à Port Townsend, la première ville des États-Unis à l'extrémité nord de l'État de Washington. Le steamer s'arrête, dans la journée suivante, à Seattle, Everett et Tacoma, où l'on prend le chemin de fer pour Portland.

Consulat de Portland.

I. État de Washington. — Cet État, qui s'intitule « the Evergreen State », couvre 69,980 milles carrés, avec une population de 395,000 âmes en 1894; la richesse par tête est de 583 dollars. La capitale, *Olympia*, n'a que 8,000 habitants. L'État est divisé du nord au sud par la chaîne de montagnes des « Cascades », contrefort des Montagnes rocheuses. La partie ouest, entre ces montagnes et l'océan, a une température douce et est très fertile et propre à la culture des *fruits* des zones tempérées. Cette culture tend à prendre une grande extension, et l'on prévoit que, dans quelques années, les rives du Puget Sound auront, avec la Californie, les plus riches productions de fruits du monde. Sur les 69,980 milles carrés que comprend l'État, 20 millions d'acres sont couvertes de forêts, 10 millions sont des steppes-prairies et 5 millions des riches terres d'alluvions; 14,000 acres de terres arides sont améliorées par des canaux d'irrigation. Dans les environs de Whatcom, et sous la direction de M. le Dr Thornton, on a fait des expériences de culture du *lin*, qui ont donné de bons résultats au point de vue de la graine, qui est seule utilisée. Le journal de Seattle ci-annexé (annexe n° 8) donne (p. 33)

des détails intéressants sur cette culture. La récolte du *houblon*, en 1894, a été de 45,000 balles, soit environ 1,600 livres par acre et coûte au fermier 9 cents la livre, qu'il vend à 18 cents.

Les *richesses minérales* de l'État sont encore peu connues, encore moins exploitées. Dans la chaîne des monts Cascades, il y du *charbon* en abondance, et on a trouvé de l'or, de l'argent, du cuivre, du plomb et du nickel.

Une des principales ressources de l'État consiste dans la *pêche du saumon* et de l'*esturgeon* sur les côtes du Puget Sound et dans la Columbia River. En 1894, les pêcheurs ont vendu sur place pour 1,106,226 dollars de poisson, dont une partie est expédiée comme poisson frais congelé sur les marchés de l'Est et de l'Europe, et l'autre est mise en boîtes. Il a été expédié, en 1894, 105,000 caisses contenant 1,080,000 saumons, pour une valeur de 270,000 dollars; avec les autres poissons, il a été expédié en tout 226,393 caisses, pour une valeur de 1,337,989 dollars; cette industrie occupe 8,000 personnes dans 21 établissements et pêcheries.

Le mouvement général des ports de la côte de l'État de Washington sur le Puget Sound a été, en 1894, à l'entrée, de 1,266 navires, avec 789,465 tonnes, dont 1 de Belgique avec 1,502 tonnes; à la sortie, de 1,377 navires, avec 895,653 tonnes, dont 5 pour la Belgique, avec 9,593 tonnes. La valeur totale des importations était de 1,230,399 dollars. Le recensement de 1890 indique qu'il y avait dans l'État 18,056 fermes, comprenant 4,179,190 acres cultivées, et la valeur de leurs produits était estimée à 13,674,930 dollars, dont 1,270,000 d'orge, 157,000 de maïs, 2,274,000 d'avoine et 6,346,000 de froment.

Les produits minéraux ont atteint une valeur de 2,999,000 dollars, dont 1,030,578 de charbon (en 1894, la production s'est élevée à 1,208,000 tonnes), 9,005 d'or et 28,464 d'argent.

Il y avait 29,632 prêts hypothécaires, pour une valeur de 44,078,449 dollars, au taux moyen de 8.84 p. c.

En 1894, on comptait :

200,057	chevaux,	d'une valeur moyenne de.	32.28	dollars.
1,392	mules,	— —	40.67	—
113,962	vaches à lait,	— —	24.88	—
428,708	têtes de bétail,	— —	16.07	—
748,857	moutons,	— —	1.74	—
211,879	porcs,	— —	5.64	—

En 1890, il y avait 1,543 établissements industriels, avec 20,366 ouvriers, gagnant 12,659,000 dollars, et les produits ont atteint la valeur de 41,769,000 dollars.

Les villes principales de l'État de Washington sont : *Seattle*, qui compte plus de 60,000 habitants et qui semble appelée à une grande prospérité. C'est le terminus du « Great Northern ». Son port est vaste et il est fréquenté par plus de mille navires par an. On y exporte 600,000 tonnes de charbon, des bois, du poisson, du houblon, etc. On y construit un canal pour faire communiquer le port avec le lac intérieur de Washington; ces travaux seront terminés dans trois ans et coûteront 7 millions de dollars. Il y a quelques Belges établis dans les environs de Seattle, et on y emploie une certaine quantité de nos *ciments* et de nos *verres à vitres* achetés à San-Francisco.

Tacoma est la cité concurrente de Seattle, avec une population et une prospérité presque égales. Située à l'extrémité sud du Puget Sound, elle est le terminus du « Northern Pacific », et de son port partent diverses lignes de navigation vers Alaska, la Chine et le Japon, dont elle est de 600 milles plus rapprochée que San-Francisco. En 1892, 416 navires sont entrés dans le port, avec 511,384,000 dollars de marchandises.

Everett, avec 9,000 habitants, est aussi un port d'avenir sur le Sound. On y trouve de grandes fabriques de papier.

Spokane, située à l'intérieur du pays, sur la Columbia River, a 20,000 habitants et est le centre de plusieurs industries, qui s'y sont établies à cause des deux grandes chutes d'eau de 150 pieds qui fournissent la force motrice.

Ces ports font tout leur commerce avec la côte de l'Atlantique par la voie du cap Horn. Ils sont, par cette voie, à 15,550 milles de New-York; si le canal de Nicaragua était construit, ils n'en seraient plus qu'à 5,640 milles.

(Les documents relatifs à l'État de Washington forment l'annexe n° 8.)

II. État d'Orégon. — Cet État n'avait encore en 1894 que 350,000 habitants, et la richesse par tête était de 729 dollars. Sa capitale, *Salem*, est une petite ville sans importance. Le recensement de 1890 porte le nombre de *fermes* à 25,530, avec 6 millions 909,888 acres cultivées, et estime les produits à 19,026,120 dol-

lars, dont 875,000 dollars d'orge, 239,000 de maïs, 3 millions 919,000 d'avoine et 9,297,000 de froment. La récolte des *fruits* était de 1,039,000 bushels de pommes, 43,000 de cerises, 70,000 de pêches, 107,000 de poires et 200,000 de prunes. Les produits *minéraux* étaient évalués à 1,238,000 dollars; on avait extrait, en 1889, 26,283 long tons de minerai de fer, 64,360 long tons de charbon, 46,648 onces d'or et 17,851 onces d'argent. Il y avait, à cette date, 22,553 prêts hypothécaires s'élevant à 22,929,000 dollars, au taux moyen de 9.45 p. c. 177,944 acres de terres arides sont artificiellement irriguées. On pêche annuellement 25 millions de livres de poisson environ, pour une valeur d'un million de dollars. 34 établissements pour la conserve du saumon employaient 1,584 ouvriers et ont livré au commerce 320,822 caisses, d'une valeur totale de 1,902,000 dollars.

Il y avait dans l'État, en 1890 :

235,607 chevaux,	d'une valeur moyenne de	. . . .	22.00 dollars.
6,182 mulets,	—	. . . .	32.75 —
112,606 vaches à lait,	—	. . . .	17.97 —
804,543 têtes de bétail,	—	. . . .	12.51 —
2,529,759 moutons,	—	. . . .	1.16 —
229,714 porcs,	—	. . . .	4.00 —

On comptait 1,523 établissements industriels avec 18,798 ouvriers, gagnant 11,536,000 dollars, et les produits étaient évalués à 41,433,000 dollars. Les principales industries étaient les scieries, les moulins à farine et la conservation des poissons.

La seule ville importante de l'Orégon est *Portland*, qui a 80,000 habitants et est très bien située, au confluent de la grande rivière Columbia et du Willamette, à 100 milles de l'océan. Les plus gros navires remontent la rivière jusqu'à Portland, et le petit port de Astoria, qui est à l'embouchure, n'a qu'un commerce très-limité, tandis qu'il est entré, en 1894, à Portland, 270 navires, avec 350,816 tonnes, et qu'il en est sorti 214, avec 298,067 tonnes. Les principaux articles importés ont été le *ciment*, 51,490,000 livres; le *riz*, 2,074; le *sel*, 5,550,000, et le *sucre*, 2,649,000 livres.

L'importation en 1893 a atteint une valeur de 1,298,221 dollars, dont 62,558 dollars de provenance belge, principalement *ciments* et *verreries*. Le commerce d'exportation s'élève à environ

15 millions de dollars, dont une partie pour les États voisins; en 1893, l'exportation pour l'étranger s'est élevée à 4 millions 670,000 dollars. Les produits manufacturés sont estimés à 25 millions de dollars. Il n'y a guère de commerce direct avec la Belgique, sauf pour les verreries, dont il vient quelques chargements complets d'Anvers par le cap Horn. On emploie aussi du ciment belge en assez grande quantité, mais il paraîtrait que, dans bien des cas, on donne la préférence aux ciments anglais ou allemands, à cause des prix. Les autres articles belges sont importés de seconde main par New-York et surtout par San-Francisco.

Il y a dans la juridiction de ce consulat environ 200 Belges; ils travaillent dans de bonnes conditions et parviennent à envoyer des économies en Belgique. A cause de la crise qui a sévi depuis deux ans, les ouvriers sont plutôt trop nombreux pour le moment, et il n'y a chance de succès qu'avec un certain capital, qu'on trouve à placer avantageusement, car c'est l'argent qui manque. On peut faire des placements sur hypothèques de 8 à 10 p. c. Les salaires des ouvriers ordinaires sont de 1 à 3 dollars par jour. Un maçon, charpentier ou autre artisan peut gagner (de mai à novembre seulement) de 3 à 4.50 dollars par jour. Une famille ouvrière peut être logée et nourrie en ville pour 20 à 30 dollars par mois. La viande coûte de 40 à 50 cents la livre. Les vêtements sont assez chers.

(Les documents relatifs à l'État d'Orégon forment l'annexe 9; ils donnent des renseignements complets sur la production de cet État.)

III. État d'Idaho. — Cet État couvre 84,800 milles carrés et n'a que 84,350 habitants; la capitale, *Boise City*, en a 9,000. 16 millions d'acres sont en culture, et la richesse par tête est estimée à 303 dollars. Il y avait, en 1890, 6,603 *fermes* occupant 1,302,251 acres, dont le produit a été de 3,848,930 dollars (237,000 bushels d'orge, 588,000 d'avoine et 1,177,000 de froment).

Les *produits minéraux* ont été d'une valeur totale de 8 millions 386,000 dollars; ils comprenaient 25,0 tonnes de minerai de fer, 95,983 onces d'or et 3,137,508 onces d'argent. La production de l'or, en 1894, s'est élevée à 2,200,000 dollars. Il y avait alors 3,143 prêts hypothécaires pour 3,168,000 dollars, au taux

moyen de 10.60 p. c.; 217,000 acres étaient irriguées artificiellement.

En 1894, il y avait dans l'État :

137,454 chevaux,	d'une valeur moyenne de	19.38	dollars.
999 mulets,	—	29.92	—
29,209 vaches à lait,	—	20.00	—
399,851 têtes de bétail,	—	13.59	—
919,865 moutons,	—	1.41	—
64,598 porcs,	—	5.45	—

Le pays est généralement désert et montagneux, mais les vallées des rivières Snake et Kootenay sont très fertiles et offrent de grandes ressources pour les agriculteurs qui voudraient s'y établir.

Bonners' Ferry est la principale ville, dans la vallée du Kootenay; *Blackfoot* et *Mount Idaho* sont les deux seules autres villes qui atteignent une population de plus de 12,000 âmes.

Il y avait en 1890, dans l'État, 140 établissements industriels, avec 774 ouvriers, gagnant 324,202 dollars. Les produits étaient évalués à 1,396,096 dollars.

(Les documents et cartes relatifs à l'État d'Idaho forment les annexes comprises sous le n° 10.)

IV. État de Montana. — Cet État couvre 145,310 milles carrés. La population, en 1890, était de 132,159 habitants, et la richesse par tête de 805 dollars. *Helena*, la capitale, a 35,000 habitants. Il y avait à cette époque 5,603 *fermes*, occupant 1,964,197 acres, et les produits en étaient évalués à 6,293,415 dollars (161,000 bushels d'orge, 1,536,000 d'avoine, 458,000 de froment). Les *produits minéraux* se sont élevés à 33,738,000 dollars, dont 364,000 tonnes de charbon d'un prix de revient moyen de 2.42 dollars; 151,861 onces d'or et 1 million 354,455 onces d'argent. La production de l'or, en 1894, a été de 4,500,000 dollars. Depuis quelques années, on exploite des mines de cuivre, qui semblent appelées à une grande prospérité, le minerai étant excessivement riche et contenant jusqu'à 60 p. c. de cuivre.

Il y avait 5,937 prêts hypothécaires, pour une valeur de 8,730,000 dollars, au taux moyen de 10.60 p. c. 350,358 acres

de terres arides étaient irriguées artificiellement; 2,181 milles de voies ferrées traversaient le pays. Il y avait à cette époque :

198,844 chevaux,	d'une valeur moyenne de	. . . . .	22.58	dollars.
944 mulets,	—	—	34.02	—
39,333 vaches à lait,	—	—	24.83	—
1,078,091 têtes de bétail,	—	—	14.86	—
2,808,717 moutons,	—	—	1.51	—
45,690 porcs,	—	—	6.52	—

Les villes d'*Helena*, et surtout de *Butte*, avec 24,000 habitants, sont les centres de l'industrie minière, tandis que de nombreuses fonderies et manufactures sont établies autour de la cité de *Great Falls*, ainsi nommée à cause des nombreuses et puissantes chutes d'eau qui environnent cette localité, et qui sont formées par le Missouri, dont les eaux tombent d'une hauteur de 523 pieds, divisée en sept chutes, sur une largeur de mille pieds. Ces chutes pourraient fournir la force motrice à de nombreuses industries. Dans les environs, le charbon se trouve en abondance et il y existe une qualité de sable qui, paraît-il, conviendrait très bien pour la fabrication du verre. L'abondance de ces matières, ainsi que de la laine et du bois, font conseiller l'établissement de verreries, de scieries, de filatures de laine et de fabriques de pulpe de bois près de ces chutes d'eau.

On demande, dans le Montana, des ouvriers pour les mines et des agriculteurs pour l'élevage du bétail. Il y a peu de Belges dans cet État. Dans les principales villes, il y a des *Free public Employment offices*, ou bureaux de placement, qui sont utiles aux immigrants.

(Les documents relatifs à l'État de Montana forment l'annexe portant le n° 11.)

Consulat d'Omaha.

I. État de Kansas. — La population de l'État était, en 1890, de 1,427,096 habitants, avec une richesse par tête de 244 dollars. Il y avait 166,617 *fermes* couvrant 30,214,456 acres, dont les produits étaient évalués à 95,070,080 dollars (260 millions de bushels de maïs, 45 millions d'avoine, 3 millions de seigle et

31 millions de froment). En 1894, la valeur des produits agricoles s'est élevée à 235,916,461 dollars. La production du *maïs* est estimée en moyenne à 28.3 bushels par acre, et les dépenses du fermier sont évaluées à 9.25 dollars par acre, ce qui porte le coût de revient du bushel de maïs à 0.328 dollar. Pour les *grains*, on estime le coût de la culture par acre à 8.69 dollars, et le prix de revient du bushel à 0.653 dollar. Depuis 1884, la valeur des terres a, paraît-il, diminué d'environ 15 p. c. La perte éprouvée pendant l'année 1893 sur le prix des grains et du maïs, comparé au prix moyen des dix années précédentes, est évaluée à 236 millions de dollars, et en 1894, la différence a été encore plus considérable. Le sorgho commence à se cultiver dans de grandes proportions, ainsi que la betterave pour la fabrication du sucre. En 1894, il a été récolté 1,043,418 bushels de lin. En 1890, il y avait 298,884 prêts hypothécaires pour une valeur de 243,147,000 dollars, au taux moyen de 8.68 p. c. Il y avait 20,818 acres irriguées; 8,806 milles de voies ferrées traversaient le pays. Il y avait dans le Kansas, en 1894 :

912,541 chevaux,	d'une valeur moyenne de	. . . . .	27.47	dollars.
94,108 mules,	—	—	37.54	—
642,147 vaches à lait,	—	—	19.21	—
1,839,839 têtes de bétail,	—	—	16.92	—
274,883 moutons,	—	—	1.67	—
1,822,688 porcs,	—	—	5.41	—

Les *produits minéraux* ont atteint, en 1890, une valeur de 5,936,000 dollars. Le Kansas et le Nebraska réunis ont produit 2,223,000 tonnes de charbon, revenant en moyenne à 1.49 dollar la tonne. Les autres productions minérales du Kansas sont le sel extrait des Hutchinson et Lyons Mines; le ciment hydraulique de Fort Scott, dont la production atteint 100,000 barils par an, et qui est très estimé. La production industrielle s'est élevée, en 1890, à 110,219,805 dollars, avec 4,471 établissements, 32,843 ouvriers, gagnant 16,329,000 dollars. La principale industrie est celle du *Meat packing* qui fait concurrence à celle de Chicago. La *Packing House*, de Kansas City, a employé, en 1892, 62,725 bœufs, 1,805,114 porcs et 219,000 moutons. Elle a livré au commerce pour 44 millions de conserves de viande. La même industrie à

Omaha a utilisé 738,186 bœufs, 1,705,687 porcs, 185,457 moutons et 14,183 chevaux. Il y a dans le Kansas deux fabriques de sucre qui ont produit 934,172 livres de sucre de sorgho en 1893.

Topeka, la capitale de l'État du Kansas, a une population de 40,000 habitants. La ville la plus importante est *Kansas City*, qui se trouve à l'embouchure du Missouri et du Kansas River, avec 50,000 habitants.

A *Saint Mary's*, il y a une colonie d'environ 75 Belges, petits cultivateurs. Il paraît que la culture du maïs est la seule qui leur donne quelques bénéfices, avec l'élevage des porcs; mais, depuis quelques années, le choléra a sévi parmi ces animaux et a causé des pertes considérables. A *Pittsburg* (Kansas), une trentaine de Belges travaillent dans les houillères; à *Wear City*, à peu près autant; à *Contordia* et à *Florence*, on compte une cinquantaine de petits fermiers belges et quelques ouvriers à *Osage City*. Ces petits fermiers occupent de 100 à 150 acres, et en tirent un assez bon profit. Ils estiment qu'ils vivent mieux et avec plus d'avantage qu'en Belgique. Il y a encore une grande quantité de terres vacantes dans le Kansas, qu'on peut acquérir pour 3 à 4 dollars l'acre.

Les documents relatifs à l'État de Kansas forment l'annexe n° 12. Je signalerai spécialement le rapport du sénateur Peffer, sur la situation de l'agriculture dans les divers États, la culture de la betterave et l'industrie sucrière (p. 88).

II. État de Nebraska. — La population de l'État était, en 1890, de 1,058,910 habitants, avec une richesse par tête de 174 dollars. Le nombre de *fermes* était de 113,608, couvrant 21,593,444 acres, et les produits étaient évalués à 66,837,617 dollars (1,822,112 bushels d'orge, 215,896,000 de maïs, 43,845,000 d'avoine et 10,572,000 de froment). 27 p. c. des fermes sont occupées par des locataires; 51.99 p. c. sont hypothéquées pour 32.39 p. c. de leur valeur, à l'intérêt moyen de 8.22 p. c. La culture du grain revient au fermier à 9.22 dollars, et celle du maïs à 10.91 dollars par acre. La valeur des terres a diminué d'environ 20 p. c. depuis dix ans.

Il y avait dans l'État 155,377 prêts hypothécaires pour une valeur de 132,902,322 dollars, au taux moyen de 8.30 p. c. 11,744 acres étaient irriguées artificiellement.

En 1890, il y avait dans l'État :

665,950 chevaux,	d'une valeur moyenne de	. . . . .	26.60 dollars.
45,661 mulets,	— —	. . . . .	39.82 —
562,313 vaches à lait,	— —	. . . . .	16.85 —
1,193,785 têtes de bétail,	— —	. . . . .	13.68 —
183,448 moutons,	— —	. . . . .	1.85 —
1,316,407 porcs,	— —	. . . . .	4.90 —

La valeur de tous ces animaux a diminué de 40 p. c. depuis dix ans.

Les *produits minéraux* étaient évalués à 257,000 dollars. Il y avait, en 1890, 3,014 établissements industriels avec un capital de 37,570,000 dollars; ils occupaient 23,876 ouvriers gagnant 12,985,000 dollars, et leur production était estimée à 93,038,000 dollars. Les principales industries étaient les moulins à farine et les *Packing houses*.

Lincoln, la capitale de l'État, a une population de 50,000 habitants. *Omaha* est la ville la plus importante; elle a 140,000 habitants. C'est le centre commercial d'un vaste territoire agricole, comprenant une grande partie de la vallée du Missouri et les États de Nebraska, Iowa et Kansas. C'est un riche pays de plaines fertiles, mais manquant parfois d'eau, ce qui rend les récoltes incertaines et les fait dépendre, en bien des endroits, de travaux d'irrigation fort coûteux. La culture du froment a dû être abandonnée par bien de petits cultivateurs, parce qu'elle n'était plus rémunératrice; ils se sont alors adonnés à celle du maïs qui donne de belles récoltes, et à l'élevage des bestiaux et des porcs pour l'engraissement; mais, dans les dernières années, il y a eu des épidémies, surtout parmi les porcs, et des mesures sévères de quarantaine sont établies d'un État à l'autre, ce qui explique et justifie bien les mesures analogues prises en Europe contre les provenances américaines. Il y a à Omaha 150 établissements industriels, avec un capital de 35 millions de dollars et donnant des produits évalués à 100 millions. 12,000 ouvriers y sont employés; 4 grandes *Packing houses* rivalisent avec celles de Chicago et de Kansas City. Les ateliers de construction de l'Union Pacific Rail Road couvrent 40 acres; il y a 2 distilleries, 1 fabrique d'huile de lin et 1 fonderie et *raffinerie de métaux*. Cet établissement, que j'ai visité, est le plus important du pays, sur-

tout pour le raffinage des métaux précieux. Les lingots des fonderies des centres miniers du Colorado et des États voisins y sont envoyés, et les métaux divers qu'ils contiennent sont séparés; l'or, l'argent, le cuivre et le plomb purs sont livrés au commerce; on y produit aussi le sulfate de cuivre en quantité considérable; 500 ouvriers sont employés dans cet établissement.

L'industrie du *sucre* et la culture de la *betterave* se sont implantées depuis quelques années dans le Nebraska, et progressent rapidement. Les deux grandes fabriques de sucre sont celles de *Norfolk* et de *Grand Island*, qui ont coûté 500,000 dollars de frais d'établissement.

La betterave est payée au fermier de 4 à 5 dollars la tonne, selon sa qualité. La production par acre étant en moyenne de 10 tonnes, cela représente 45 dollars pour le fermier, tandis que le blé ne lui donne que 8 dollars environ; mais le blé se vend partout, tandis que la betterave ne peut se cultiver que dans le voisinage des sucreries. On évalue pour cette année la production de ces deux établissements à 4,560,000 livres de sucre. La consommation annuelle des États-Unis était, en 1892, de 4 milliards de livres, soit 64 3/10 livres par tête. C'est vers le centre de cette industrie et les régions où se cultive la betterave que nos émigrants semblent devoir se diriger de préférence, ils y trouveraient facilement des emplois lucratifs, vu que cette industrie est prospère en elle-même et donne de beaux bénéfices.

A *Spalding*, il y a une trentaine de petits fermiers belges qui cultivent environ 150 acres et gagnent modestement leur existence, mais vivent avec plus d'aisance et de confort qu'en Belgique. On ne saurait évaluer exactement le nombre de Belges qui se trouvent dans chaque État, car ils ne se font pas inscrire au consulat. On estime pourtant qu'il y en a environ 450 dans le Kansas et le Nebraska réunis.

Ces États du centre n'ont pas d'importations directes de Belgique, et on ne saurait contrôler d'où proviennent les produits importés qui sont achetés à la côte. En 1893, Omaha a importé pour 103,724 et Lincoln pour 15,497 dollars.

Les lois de Nebraska protègent le travail des femmes et des enfants; on y trouve, comme au Kansas, des *Free public employment offices*.

(Les documents relatifs à l'État de Nebraska forment les annexes n° 13.)

Consulat de Denver.

État de Colorado. — D'après le recensement de 1890, la population de l'État était de 412,198 habitants, avec une richesse par tête de 458 dollars. Le nombre des *fermes* était de 16,389, couvrant 4,598,941 acres, et ayant donné des produits d'une valeur de 13,136,810 dollars (332,000 bushels d'orge, 1,512,000 de maïs, 2,515,000 d'avoine, 551,000 de seigle et 2,846,000 de froment). Les statistiques locales portent la population, en 1894, à 500,000 habitants, et la superficie cultivée à 1,800,000 acres, qui avaient donné un produit s'élevant à une valeur de 20,296,000 dollars, dont 2,500,000 de blé, 4 millions d'alfalfa, 6 millions de maïs, 4 millions de légumes, etc., etc. On estime que la valeur commerciale des produits a baissé d'environ 33 p. c. dans les dernières années. Il y avait 54,600 prêts hypothécaires, pour une valeur de 85,090,000 dollars, au taux moyen de 8.57 p. c.; 890,735 acres étaient irriguées artificiellement. Il y avait dans l'État en 1894 :

184,994 chevaux,	d'une valeur moyenne de	. . . . .	20.30	dollars.
9,163 mulets,	—	—	56.53	—
77,646 vaches à lait,	—	—	23.08	—
926,560 têtes de bétail,	—	—	13.36	—
1,305,989 moutons,	—	—	1.52	—
26,021 porcs,	—	—	5.81	—

Quoique le Colorado soit surtout un pays de montagnes, il a de riches et fertiles vallées dans lesquelles l'agriculture et même l'horticulture donnent de beaux résultats. Environ 50,000 acres sont cultivées en arbres fruitiers et en vignes, dont la production, en 1894, a été de 1,500,000 dollars. Mais la principale richesse du Colorado réside dans ses *mines*; en 1890, la production totale s'est élevée à 41,127,000 dollars; elle se composait de 110,000 tonnes de minerai de fer, 2,598,000 tonnes de charbon, 187,881 onces d'or et 18,375,551 onces d'argent. Le Colorado est surtout célèbre par ses *mines d'or* et principalement *d'argent*. En 1891, cet État a produit un tiers de l'argent des États-Unis, et un septième de la production du monde. Mais depuis la crise qui a déprécié l'argent, les mines de ce métal ont été un peu abandonnées, au grand détriment de la richesse du pays; toute l'activité s'est portée depuis cette époque sur la recherche de l'or, et les résultats sont

surprenants. En 1891, la production de l'argent s'élevait à 23,280,000 dollars, et celle de l'or à 4,618,700, tandis qu'en 1894, l'argent n'a donné que 10,788,000 dollars, par contre l'or a atteint 12,725,000 dollars. Pour 1895, on estime que la production de l'or atteindra 18 à 20 millions de dollars, et celle de l'argent environ 15 millions. Le cuivre et le plomb qui se trouvent généralement alliés à l'or et à l'argent, constituent aussi une importante partie de la richesse minérale du pays, et il n'y a sans doute encore qu'une faible partie des dépôts miniers qui soit connue.

Toute l'activité minière pour l'extraction de l'or s'est portée dans ces derniers temps sur les districts de *Leadville* et de *Cripple Creek*. Cette dernière localité n'est qu'un petit territoire de 12 milles carrés, ignoré il y a quatre ans, et célèbre aujourd'hui dans le monde par la richesse du minerai d'or qu'on y a trouvé en grande abondance. Il y a déjà sur ce petit espace 92 mines en activité, et on en crée chaque jour de nouvelles. Le rendement de 1895 est évalué à 9 millions de dollars. La production de l'or dans le Colorado est désormais une industrie parfaitement établie et organisée, et non plus une spéculation d'aventuriers. Les derniers résultats sont si brillants dans les districts de Cripple Creek, de Leadville et dans d'autres endroits, que l'attention des capitalistes étrangers a été vivement attirée sur ces points. La mine Victor, à Cripple Creek, est exploitée par des Français. A Cripple Creek, on peut acquérir, à des prix encore raisonnables, des concessions qui, choisies dans le voisinage des mines du plus beau rendement, offrent la probabilité d'une égale richesse en minerai aurifère. Mais ce sont des chances à courir, et si bien des chercheurs heureux ont réussi à trouver les filons précieux, il faut constater aussi qu'un grand nombre y ont englouti leur fortune en pure perte. J'annexe, sous le n° 14, quelques publications donnant des renseignements plus détaillés sur ces intéressantes localités, ainsi que sur la production de chacune des mines d'or et la valeur comparative de leur minerai.

La séparation de l'or, de la roche qui le renferme en petites paillettes, ainsi que du cuivre, du plomb, de l'argent et surtout du soufre avec lesquels il est allié, nécessite un travail assez considérable et coûteux. Il y a dans le Colorado 14 grandes fonderies (smelters), employant 8,000 ouvriers. J'ai visité le plus important de ces établissements, situé à Denver. On y réduit le minerai

aurifère en poudre, et on en extrait le métal en lingots contenant les divers alliages. Ces lingots sont envoyés à Omaha où les différents métaux sont séparés.

Il y avait, en 1890, dans le Colorado, 1,518 établissements industriels au capital de 26,652,000 dollars, avec 17,067 ouvriers gagnant 12,286,000 dollars, et dont le produit s'est élevé à 42,481,000 dollars. L'abondance des métaux et du charbon favorise le développement de beaucoup d'industries. M. Thomas Tonge, secrétaire du « Manufacturers' Exchange », a publié un rapport que vous trouverez ci-joint, et qui mentionne non seulement les industries existantes au Colorado, mais énumère celles qui y font défaut et qui pourraient s'implanter avec chance de succès, et il en indique les raisons. Il signale spécialement parmi ces dernières la verrerie, la poterie, les filatures de laine, les fabriques de chaussures, les usines métallurgiques pour le fer et l'acier, etc., etc.

Denver, la capitale, a 160,000 habitants; c'est la ville la plus importante de l'État et le principal centre industriel, avec 12,635 ouvriers gagnant 8,537,000 dollars et produisant pour une valeur de 45,572,000 dollars. L'importation de la ville, en 1893, s'est élevée à 159,782 dollars. Denver est située sur un plateau élevé, entouré de belles montagnes; son climat est salubre, vivifiant et régulièrement beau.

Les autres villes de quelque importance sont : *Pueblo*, avec 40,000 habitants, centre d'un réseau de lignes ferrées. Cette ville offre de grands avantages pour l'industrie, à cause du voisinage des chutes de l'Arkansas River, qui donnent une force motrice considérable. On trouve dans la région avoisinante du charbon et des minerais de toute espèce, ainsi que d'excellentes argiles qui sont la base d'une importante fabrication de briques, tuiles et poteries diverses.

Puis viennent les villes de *Trinidad*, *Manitou*, *Golden Boulder* et *Colorado Springs*, ville d'eau où se rendent une foule d'étrangers tant en hiver qu'en été, à cause de la salubrité et de l'égalité du climat. Il y a dans le Colorado des terres excellentes disponibles et fort convenables pour des installations agricoles. Il faut citer spécialement celles qui sont offertes par la *Maxwell Land Grant C°*, laquelle dispose encore d'environ 10,000 fermes. Toutes les facilités sont accordées aux colons, les terres sont bonnes et

de belles récoltes sont toujours assurées ; mais leur vente est, paraît-il, difficile, à cause des bas prix actuels et surtout à cause de l'éloignement des marchés et de la rapacité des compagnies de chemins de fer et autres intermédiaires dont on dépend et qui absorbent la plus grande partie des bénéfices.

Il en est de même des terres offertes dans le *San Luiz Valley*, près d'*Alamosa*. On constate néanmoins que de nombreux immigrants se sont installés dans ces localités et que bon nombre d'entre eux ont prospéré. L'ouvrier agricole reçoit un salaire de 15 à 20 dollars par mois, il est, de plus, logé et nourri. Il y a quelques Belges disséminés dans le Colorado et spécialement dans les mines; mais, on en ignore le nombre et la situation parce qu'ils ne s'inscrivent pas au consulat. Comme tous les États éloignés de la côte, celui-ci n'a pas de commerce direct avec la Belgique.

Parmi les annexes figurant sous le n° 15, j'attirerai spécialement l'attention sur le rapport de la chambre de commerce de Denver et sur celui du *Bureau of Labor Statistics*, qui contient beaucoup de renseignements intéressants sur les industries, les salaires et le travail en général. Vous remarquerez également un article de journal, le *Denver Times*, intitulé « Belgian Colonists », et qui n'est que l'analyse du mémoire de M. Tonge, que j'ai eu l'honneur de vous transmettre dans mon rapport sur l'émigration.

II. État de Wyoming. — D'après le recensement de 1890, cet État avait alors une population de 60,705 habitants, avec une richesse par tête de 517 dollars. La population actuelle est estimée à 150,000 âmes. L'État couvre 6,800 milles carrés. Il y avait, en 1890, 3,125 *fermes*, occupant 1,830,432 acres, et ayant donné un produit évalué à 2,241,590 dollars (11,703 bushels d'orge, 25,170 de maïs, 389,000 d'avoine, 75,000 de froment). Le pays montagneux, boisé et en général sauvage, est surtout propre, dans ses vallées, à produire de bons pâturages. L'agriculture réclame l'irrigation artificielle dans la plupart des localités, et il y a déjà 230,000 acres irriguées. On compte 3,028 prêts hypothécaires, s'élevant à 4,968,000 dollars, au taux moyen de 10.22 p.c. Il y avait dans l'État, en 1894 :

82,524 chevaux,	d'une valeur moyenne de	. . . . .	19.26 dollars.
1,505 mules,	— —	. . . . .	33.63 —
18,706 vaches à lait,	— —	. . . . .	21.25 —
767,193 têtes de bétail,	— —	. . . . .	13.77 —
1,222,538 moutons,	— —	. . . . .	1.64 —
15,834 porcs,	— —	. . . . .	6.47 —

Mais la valeur des animaux a encore diminué depuis cette époque dans tout le pays.

Les *produits minéraux* étaient évalués en 1889 à 1,811,000 dollars. On avait extrait 1,389,000 tonnes de charbon, au prix de revient moyen de 1.26 dollar. En 1894, la production du charbon s'est élevée à 2,202,000 short tons, vendues à 3,060,978 dollars. On estime qu'il y a 30,000 milles carrés de gisements houillers. Ces charbons sont consommés dans les États de Colorado et de Nébraska. L'État produit également du fer, de l'argent, de l'or qu'on trouve dans la *Green River*, et il renferme de grands dépôts de soude. Le *Sheridan County* produit la majeure partie du charbon et est en même temps le centre agricole où les colons étrangers trouvent le plus de chance de prospérité. *Cheyenne*, la capitale de l'État, a une population de 14,000 âmes et en est le centre commercial, surtout pour les bestiaux. L'industrie est encore peu développée. On ne comptait, en 1890, que 190 établissements au capital de 1,412,000 dollars avec 1,114 ouvriers, gagnant 879,000 dollars, et les produits étaient estimés à 2,368,000 dollars.

Le fameux parc connu sous le nom de *Yellowstone National Park* est situé aux confins nord de l'État. Il a 31 milles de long sur 56 de large, et est célèbre par ses geysers et la sauvage et pittoresque grandeur du paysage. C'est en même temps une réserve du gouvernement fédéral pour la conservation des animaux qui ailleurs disparaissent, peu à peu, sous la poursuite des chasseurs.

Le gouvernement de l'État cherche à encourager l'immigration en accordant toutes sortes de facilités et d'avantages à ceux qui viennent s'établir dans le pays. Le coût de l'existence n'est pas élevé; l'ouvrier peut se loger et se nourrir pour 4 à 6 dollars par semaine, tandis qu'il a un salaire de 2 1/2 à 4 dollars par jour. Les ouvriers agricoles reçoivent de 25 à 45 dollars par mois, plus le

logement et la nourriture. Les artisans ont des salaires de 2.25 à 4 dollars par jour.

(Les documents que j'ai recueillis sur l'État de Wyoming forment l'annexe n° 16.)

III. Territoire de New-Mexico. — Cet État occupe 122,444 milles carrés et sa population était, en 1890, de 153,593 habitants avec une richesse par tête de 299 dollars ; 9,500,000 acres sont réservées aux Indiens. Le nombre des *fermes* était de 4,458 en 1889, couvrant 787,832 acres et ayant donné un produit de 1,784,000 dollars (36,000 bushels d'orge, 584,000 de maïs, 194,000 d'avoine et 344,000 de froment). Il y avait, en 1890, 91,745 acres irriguées. On comptait 1,523 prêts hypothécaires pour une valeur totale de 6,645,000 dollars, au taux moyen de 8.19 p. c.

En 1894, il y avait dans l'État :

86,456 chevaux,	d'une valeur moyenne de	. . . . .	15.37	dollars.
3,747 mules,	—	—	27.34	—
48,952 vaches à lait,	—	—	17.50	—
979,637 têtes de bétail,	—	—	7.49	—
3,008,824 moutons,	—	—	0.90	—
28,897 porcs,	—	—	4.85	—

La *production minérale* s'est élevée, la même année, à 4 millions 612,000 dollars. On avait extrait 486,000 tonnes de charbon, au prix de revient moyen de 1.79 dollar. L'anthracite est de qualité supérieure, et son extraction a été poussée avec activité dans ces derniers temps. En 1894, les mines d'or ont donné pour 1,200,000 dollars de ce métal. On trouve aussi des pierres précieuses et spécialement des turquoises qui sont estimées.

L'industrie n'a pas encore pris un grand développement. En 1890, il y avait 127 établissements au capital de 965,938 dollars, avec 944 ouvriers, gagnant 533,000 dollars, et ayant produit pour une valeur de 1,517,000 dollars. Ce pays est encore plein de traditions espagnoles, et son origine mexicaine est la cause de l'incertitude qui y règne souvent sur les titres de propriété. Le sud de l'État est un vaste désert où le manque d'eau rend toute culture impossible ; mais dans le nord, là surtout où les terres sont irriguées, elles donnent de belles récoltes.

Depuis quelques années, une compagnie, la *Pecos Irrigation and Improvement* C°, a dépensé plus de 4 millions de dollars pour irriguer et défricher la vallée de *Pecos*, et la diviser en fermes à louer ou à vendre aux colons; 250,000 acres sont préparés et environ 70,000 sont occupés par des fermiers qui y élèvent le bétail et y cultivent les céréales et les fruits, en obtenant de très beaux résultats. (Les renseignements sur cette importante colonie se trouvent parmi les annexes, n° 17, relatives au territoire de New-Mexico.) Les travailleurs de ferme sont payés de 15 à 20 dollars par mois, logés et nourris. Les artisans reçoivent de 2.50 à 5 dollars par jour.

CONSULAT DE SAN-FRANCISCO.

1° ÉTAT DE CALIFORNIE. — La population de l'État est de 1,650,000 habitants. La richesse par tête était estimée, en 1890, à 909 dollars. On comptait, à cette époque, 52,894 *fermes* couvrant 21,427,293 acres, ayant produit pour 87,033,290 dollars (17 millions 549,000 bushels d'orge, 2,382,000 de maïs, 1,463,000 d'avoine, 244,000 de seigle et 40,870,000 de froment). La production des *fruits* s'est élevée, en 1890, à 1,655,000 bushels de pommes, 971,000 d'abricots, 155,000 de cerises, 1,692,000 de pêches, 578,000 de poires et 1,203,000 de prunes; mais cette culture s'est considérablement accrue depuis cette époque.

La *pêche* constitue une grande industrie tout le long des côtes américaines. En 1890, le capital employé dans les pêcheries était de 1,573,000 dollars. 94 navires et 1,354 barques, occupant 5,338 hommes, se sont livrés à la pêche. Le produit a atteint 17,850,632 livres de poisson, d'une valeur totale de 942,500 dollars. Il a été mis en conserves, dans 63 établissements, 5,442,602 livres de poisson, valant 149,200 dollars. On a expédié 622,037 caisses de conserves de saumon valant 3,704,000 dollars. En 1895, il en a été expédié 1,047,179 caisses. Pendant la même année, il avait été pêché pour 2,900,000 dollars de baleines et autres animaux du même genre, et il avait été exporté 280,000 gallons d'huile de poisson pour une valeur de 65,000 dollars. En 1894, la pêche de la morue a produit 894,000 poissons. Il a été exporté par mer 640,163 caisses de saumon conservé, pour une valeur de 2,704,728 dollars, et par terre, 27,122,000 livres de ce poisson. Les baleiniers ont produit, en 1894, 8,119 barils d'huile,

274,579 livres d'os et 7,377 livres d'ivoire. Il y avait, en 1890, 112,637 prêts hypothécaires pour une valeur de 241,051,000 dollars, au taux moyen de 8.80 p. c. 1,004,233 acres de terres étaient artificiellement irriguées, et il y avait 4,356 milles de chemins de fer.

Les *richesses minérales* de la Californie sont considérables et la production s'est élevée, en 1894, à 20,203,294 dollars, dont 13,924,241 d'or, 298,000 d'argent, 945,000 de mercure et 1 million 65,000 de pétrole.

La production du charbon avait été, avec celle de l'Orégon, de 185,000 tonnes, au prix de revient moyen de 2.36 dollars.

Il y avait dans l'État, en 1894 :

513,636 chevaux,	d'une valeur moyenne de	. . . . .	31.94	dollars.
63,033 mulets,	—	—	46.25	—
339,036 vaches à lait,	—	—	23.78	—
916,322 têtes de bétail,	—	—	15.28	—
3,526,344 moutons,	—	—	1.65	—
487,943 porcs,	—	—	5.54	—

Le mouvement des ports de la Californie, pendant l'année 1894, a été :

A *San-Francisco :* 606 navires à voile avec 685,312 tonnes et 323 navires à vapeur avec 541,348 tonnes sont entrés (7 navires à voile venaient de Belgique avec 11,475 tonnes); 551 navires à voile avec 617,389 tonnes et 335 navires à vapeur avec 548,416 tonnes sont sortis.

Los Angeles : 43 navires avec 66,596 tonnes sont entrés, dont 1 avec 1,719 tonnes, venant de Belgique, et 33 navires avec 46,557 tonnes sont sortis.

San-Diego : 148 navires sont entrés avec 78,230 tonnes et 132 sont sortis avec 53,480 tonnes.

La valeur du mouvement commercial du port de San-Francisco a été comme suit :

ANNÉES.	IMPORTATION. Dollars.	EXPORTATION. Dollars.
1894	38,514,688	26,410,672
1893	40,265,000	35,304,000
1892	46,961,000	42,792,000
1891	52,210,000	52,125,000

En 1894, il avait été exporté pour la Belgique 4,310 dollars de marchanchises, tandis qu'en 1893 ce chiffre s'était élevé à 99,600 dollars. Les importations de Belgique, pour 1894, atteignirent la somme de 550,760 dollars, contre 608,824 dollars en 1893.

Les principaux articles de l'exportation de San-Francisco pour 1895 ont [illegible] : Farines, 915,484 barrels; froment, 9,603,291 quintaux de 10[illegible]s; fruits frais et conservés, 432,874,000 livres; vins, 13,562,[illegible]2 gallons; brandy, 791,681 gallons; 56,817 gallons de vin ont été expédiés en Europe pour une valeur de 22,030 dollars et 295,676 gallons de brandy pour une valeur de 295,101 dollars; mercure, 28,884 flancons; houblon, 9,670,189 livres; bois, 18,428,272 pieds, valant 354,362 dollars; sucre, 186 millions 948,238 livres.

Pendant la même année, le port de San-Francisco a importé : *Charbons*, 1,329,100 tonnes, dont 488,000 de la Colombie britannique, 178,000 de l'Australie et 175,000 de l'Angleterre, au prix moyen de 6.70 dollars la tonne pour le charbon anglais, et de 6 dollars pour celui de l'Australie ; le reste des charbons vient des États voisins ; *sucre* 333,327,082 livres, dont 332,913 d'Allemagne et 88,200 de Belgique. Le commerce spécial avec la Chine représente 6,043,991 dollars à l'importation et 10,673,378 à l'exportation.

J'ai pu, grâce à l'obligeance du collecteur des douanes de San Francisco, obtenir des renseignements précis sur les importations de l'année 1895 jusqu'au 18 décembre. Pour ce qui concerne les importations directes de Belgique, nous trouvons les chiffres suivants :

			Dollars.
Ciment	Livres.	31,950,400	108,426
Verres à vitres	—	1,062,298	15,889
Glaces	Pieds carrés.	13,785	3,638
Verre ouvré			1,448
Fer en barres			3,223
— tôle			8,924

Les importations directes totales de tous pays à San-Francisco, pendant cette même période, ont été :

			Dollars.
Ciment	Livres.	91,237,066	316,609
Verres à vitres	—	1,096,712	17,283
Glaces	Pieds carrés.	18,656	4,103
Verre ouvré		»	21,625
Fer en barres et tôle	Livres.	2,784,569	34,267

			Dollars.
Fer-blanc	—	45,755,605	1,157,439
Fil de fer	—	1,242,446	56,117
Sucre brut	—	248,276,094	6,608,358

Comme on le verra par les chiffres suivants, les importations ont sensiblement diminué :

		Verre ouvré.	Glaces.	Verres à vitres.
1894.	Dollars.	31,000	4,500	107,300
1895.	—	21,625	4,103	17,283
		Ciment.		
1894	Livres.	124,830,000	Dollars.	403,300
1895	—	91,237,066	—	316,609
		Sucre.		
1894	Livres.	309,096,742	Dollars.	8,379,827
1895	—	248,276,094	—	6,608,358

Pour les fers, la proportion est à peu près la même.

M. Carpentier, ex-officier de l'armée belge, s'occupe très activement, pour le compte de la grande maison d'importation W.-R. Grace et C°, du développement du commerce direct avec la Belgique. Il a pris une grande part à l'établissement d'une ligne de voiliers entre Anvers et San-Francisco, et c'est lui qui la dirige pour compte des maisons Grace et John P. Best et C°, d'Anvers, auxquelles elle appartient. C'est à cette organisation qu'on doit l'importance qu'ont prise nos relations commerciales avec toute la côte du Pacifique. M. Carpentier a bien voulu me fournir quelques indications relatives à nos principaux articles d'importation à San-Francisco. 120,000 barils de ciments divers ont été importés d'Anvers durant l'année 1895. La consommation annuelle est en moyenne de 300,000 barils sur cette place. L'Angleterre en fournissait la plus grande partie, mais depuis un an l'Allemagne fait beaucoup d'efforts pour arriver à placer ses produits. Depuis quelques mois, une usine établie près de Los Angeles fabrique du ciment artificiel en faisant usage, au lieu de coke et de charbon, de l'huile minérale. Ce ciment a été trouvé de très bonne qualité, et le prix en est de 12 p. c. inférieur à celui des ciments étrangers. L'importation des *glaces* est devenue presque nulle, par suite, paraît-il, d'une entente entre les différentes usines européennes pour maintenir les prix élevés, et aussi à cause des grands progrès réalisés par les fabriques américaines. Les acheteurs, même à San-Francisco, et en dépit de la différence considérable du fret,

trouvent avantage à se fournir dans les fabriques de l'est des États-Unis. On croit que la côte du Pacifique devrait être traitée par les usines belges autrement que celles de l'Est, et on est certain qu'à prix égal, la préférence serait donnée à leurs produits. On engage nos fabricants de glaces à faire des prix raisonnables et à se mettre en rapport avec MM. W.-P. Fuller et C°, les plus grands importateurs, et on est convaincu qu'un débouché sérieux s'ouvrirait ici, où la consommation est très importante et augmente continuellement.

La Belgique importe une grande quantité de *verres à vitres*, environ 210,000 caisses par an ; une seule maison en importe 175,000 caisses. 500 caisses viennent d'Angleterre, mais ce sont des qualités spéciales. Jusqu'à présent, la presque totalité de la consommation venait de Belgique ; mais depuis quelque temps, il paraîtrait qu'on se plaint ici de l'augmentation des prix des produits belges, et que, par suite du mauvais état des affaires, on s'est vu obligé de recourir aux produits américains, bien qu'ils soient inférieurs comme qualité. On a un très grand avantage à acheter les produits américains, si le prix ne diffère que d'environ 10 à 12 p. c. ; en effet, on peut alors acheter au fur et à mesure des besoins, tandis que pour se fournir en Belgique, il faut des commandes importantes et prévues de longue date ; pour faire des affaires en verres à vitre uniquement avec la Belgique, un stock d'une valeur de 400,000 dollars est nécessaire.

Les verres à vitres américains proviennent de Pittsburg, Saint-Louis et de l'Indiana. On y fabrique même des plaques pour miroirs, mais de mince épaisseur et de qualité inférieure. Il n'y a point de verreries plus à l'ouest des États-Unis. On fabrique dans l'Ouest des bouteilles de verre soufflé, de teinte verte ou brune. L'usine principale est celle des *San Francisco and Pacific Glass Works* ; l'obstacle le plus sérieux qu'elle a à surmonter est le manque de bon sable. Cette usine refond les vieux verres et fait venir de temps à autre un chargement de sable d'Anvers comme lest. Cependant on m'a parlé de la découverte, non loin de Sacramento, d'un dépôt de sable très propre à la fabrication du verre et situé à peu de distance au-dessus d'un gisement de charbon. Ce sable aurait donné à l'analyse 97.29/100 p. c. de silice. Plusieurs puits ont été forés et la stratification du terrain a été trouvée uniforme. Il y aurait aussi des couches minces de kaolin

entre le sable et le charbon. L'endroit semblant très bien convenir à l'établissement d'une verrerie, des capitalistes seraient disposés à tenter cette entreprise, s'ils trouvaient un homme expérimenté pour la diriger.

Quant à la *cristallerie* et à la *gobeleterie* en usage sur la côte du Pacifique, elles sont presque entièrement de provenance belge. La qualité des verres et cristaux belges, généralement appelés *french glass*, est entièrement satisfaisante pour cette côte, et les usines américaines n'ont pu arriver à les égaler que pour les gobelets (*tumblers*), que l'on fabrique à Pittsburg, et qui plaisent, tant par le bon marché que par la qualité; mais on n'arrive pas encore à faire les verres taillés et les cristaux. Les principales maisons d'importation d'articles de cristallerie à San-Francisco sont: Nathan Dehrmann & C°, 124, Sutter street; The Anglo-American Crockery & Glassware C°, 108, Pine street; Cook & C°, 128, Keary street; Wangenheim, Sternheim & C°, 528, Market street. Toutes ces maisons font leurs commandes à New-York, aux agents des fabricants européens. Les maisons de Portland et de Los Angeles agissent de même. Les commandes de San-Francisco s'élèvent annuellement à environ 15,000 dollars, celles de Portland et de Los Angeles à peu près à 5,000 dollars chacune.

Commerce du fer. Le bas prix des fers aux État-Unis a empêché l'importation des fers ouvrés d'Europe, et il n'y a plus guère que ceux de Suède qui continuent à venir en petites quantités. Dernièrement cependant, la maison G. W. Gibbs & C° a reçu un envoi de fers belges par l'entremise de la Providence Steel C°, de Londres. Cette maison achète aux prix suivants payés par traite sur Londres :

	Liv. st.	
Barres d'acier	4.15	par tonne.
Fers marchands	4.10	—
Traverses d'acier	4.06 à 4.08	—
Cornières	4.10	—
Fers en T ou V	5.00	—
Rails	4.16	—

délivrés à bord à Anvers.

Les rails ne sont plus achetés en Europe. La maison Carnegie, de Pittsburg, fournit tous les genres de rails, ainsi que des plaques de toutes dimensions, à des prix qui défient la concurrence européenne. Les deux grandes usines établies à San-Fran-

cisco, les *Pacific Rolling Mills* et les *Union Iron Works*, sont parfaitement outillées et fabriquent beaucoup pour la consommation de toute cette partie du pays. Les *Union Iron Works* ont construit avec succès plusieurs des navires de guerre des États-Unis. Bien que la qualité des fers belges soit appréciée, il y a, aux prix actuels et avec la perspective d'une augmentation des droits de douanes, peu de chance d'en écouler beaucoup dans ce pays. Pour donner une idée de la situation, je signalerai que diverses usines américaines se sont adressées à la légation et aux consulats pour obtenir le nom des principales maisons d'importation de Belgique, parce qu'elles étaient, disaient-elles, en mesure de leur fournir des fers et tubes forgés à des prix inférieurs à ceux des produits belges. La Judson Manufacturing C° a fait quelques commandes de poutrelles de 12, 15 et 20 pouces, mais cette maison fabrique elle-même les plus petites dimensions.

Les principales maisons d'importation pour les fers à San-Francisco sont : G. W. Gibbs & C°, 33, Fremont street; Dunham, Carrigan & C°, 17, Beale street; W. R. Grace & C°, 203, California street; W. W. Montague & C°, 309, Market street; The Judson Manufacturing C°, 14, Fremont street.

L'importation des *aciers* a aussi beaucoup diminué dans les trois dernières années. Les produits américains se vendaient à San Francisco au prix des aciers belges à bord à Anvers. Mais les industriels américains semblent avoir perdu de l'argent à cette concurrence, et on serait assez tenté de croire que si les prix diminuaient un peu en Belgique, on pourrait reprendre les affaires en acier.

L'importation du *coke* s'élève à environ 25,000 à 30,000 tonnes par an pour San-Francisco. Il provient d'Angleterre ou d'Allemagne, viâ Anvers. Le coke belge pourrait s'importer si les usines voulaient garantir une qualité uniforme et des prix analogues à ceux des autres provenances.

La Californie importait beaucoup de *chicorée* belge, mais actuellement elle en produit elle-même suffisamment pour sa consommation, et les droits de douane sont de 2 cents la livre.

La maison John P. Best & C° expédie d'Anvers environ un navire par mois à San-Francisco, avec un chargement de 3,000 tonnes. Tous les deux mois, des navires partent pour Los Angeles et Portland. On constate que cette maison soigne spécialement l'arrimage

de ses voiliers, ce qui est très important à cause de la grande quantité de verres à vitres qu'ils transportent. L'emballage fait par les industriels ne semble pas être toujours aussi satisfaisant, et on ne saurait trop leur recommander de le soigner.

On comptait, en 1890, 7,293 établissements industriels en Californie, avec un capital de 146,798,000 dollars, 83,642 ouvriers gagnant un salaire total de 51,539,000 dollars, et les produits étaient évalués à 213,405,000 dollars.

Parmi les principales industries, il faut citer tout d'abord celle du *sucre*. Avant le bill Mac-Kinley, la culture de la betterave était insignifiante et on ne faisait que raffiner le sucre de canne venant principalement des îles Sandwich et entrant aux États-Unis en franchise de droits de douane. Le tarif Mac-Kinley établit une taxe sur les sucres bruts étrangers et accorda une prime de 2 cents par livre aux raffineurs. Ces mesures donnèrent un grand essor à la culture de la canne dans le sud des États-Unis, et à celle de la betterave en Californie et dans les États voisins. C'est M. J. D. Spreckels, le propriétaire de la *Western sugar Refinery*, qui s'occupa le premier de la culture de la betterave. Il acheta de vastes propriétés dans les localités où la terre est propre à cette culture, enseigna celle-ci aux fermiers, fit avec eux des contrats, et vint établir à grands frais des usines au centre de ces diverses régions. Il y a trois fabriques de sucre de betterave en Californie : deux dans le Nebraska et une dans l'Utah. Mais les usines de Californie produisent à peu près les 3/4 de tout le sucre de betterave des États-Unis.

La plus ancienne des fabriques est l'*Alameda beet sugar C°* située à Alvarado, à 25 milles de San-Francisco, au centre d'une riche région agricole. De 1880 à 1890, cet établissement languit faute de matière première, et n'avait qu'une capacité de 100 tonnes de betteraves par jour. En 1889, l'usine fut transformée, munie des installations les plus perfectionnées, et sa capacité portée à 300 tonnes par jour. Les fermiers ont compris l'avantage de la culture de la betterave ; les récoltes sont superbes et la sucrerie est amplement fournie. Vient ensuite l'usine de Watsonville, *The Western beet sugar C°*, près de Monterey. Construite en 1890, au prix de 1 million de dollars, elle est actuellement en pleine activité, avec une capacité de 1,000 tonnes de betteraves par jour; elle a travaillé en 1895, 140,000 tonnes de bette-

raves. Elle compte 250 ouvriers et sa culture s'étend sur plus de 2,000 acres. Le troisième établissement est celui qui fut fondé en 1891 par les frères Oxuard, à Chino, dans la Californie du Sud. Pendant les premières années, la betterave ne suffisait pas à alimenter l'usine, mais grâce aux efforts de ces messieurs, l'immigration leur amena des fermiers, et la culture se développa si bien qu'elle dépasse déjà les besoins de l'usine et qu'on songe à la création d'un nouvel établissement. Chino a une capacité de 800 tonnes par jour, et atteindra bientôt 1,000 tonnes. Cette usine, ainsi que celle d'Alvarado, produisent du sucre granulé qui est livré directement à la consommation, tandis que celle de Watsonville ne produit que du sucre brut; celui-ci est vendu à la raffinerie de San-Francisco qui le remet dans le commerce aux prix de 4 à 4 1/2 cents la livre.

L'outillage de ces établissements est parfait et a généralement été commandé en Allemagne. La Compagnie de Chino possède 50,000 acres de terres à betteraves, qui ne sont pas encore toutes cultivées. Elle a 350 fermiers; sa production de betteraves, l'an dernier, a été de 90,000 tonnes, et celle de cette année est estimée à une moyenne de 15 tonnes par acre, avec une richesse de 15 p. c. de sucre. L'usine paye les betteraves 3.50 dollars la tonne avec 12 p. c. de sucre, et donne un supplément de 25 cents par tonne pour chaque pour cent de sucre en plus. Elle emploie maintenant, pendant la saison, près de 1,000 tonnes de betteraves, 3 millions de gallons d'eau, 100 tonnes de chaux et 600 barils de pétrole par jour. Jusqu'en 1893, on employait comme combustible du charbon, coûtant de 9 à 10 dollars la tonne; maintenant on se sert du pétrole qui se trouve dans le voisinage, et dont 3 1/2 barils remplacent avantageusement une tonne de charbon. L'usine a consommé, en 1895, 80,000 barils de pétrole à 75 cents le baril, et réalisé de ce chef une économie estimée à 100,000 dollars par an.

Les usines de Watsonville et d'Alvarado payent au fermier les betteraves à raison de 4 dollars la tonne, sans tenir compte de la quantité de sucre qu'elles renferment. La production totale du sucre de betteraves en Californie, pour 1895, a été de 25,000 tonnes. Les salaires des ouvriers agricoles sont de 1.50 à 2 dollars par jour. Dans les sucreries, les ouvriers reçoivent, selon leur capacité, de 1.50 à 5 dollars par jour. Le pour cent de sucre contenu dans les betteraves varie naturellement selon les terrains

et surtout selon les saisons, mais les fabricants de sucre peuvent compter sur un minimum de 14 à 15 p. c., avec 80 p. c. de pureté au moins.

La culture de la betterave n'a pas nécessité d'irrigations; les pluies qui tombent entre les mois de novembre et de mai laissent assez d'humidité dans la terre pour faire prospérer la plante, qui est le plus souvent semée et récoltée sans avoir reçu une goutte d'eau. La production moyenne par acre est estimée à 12 tonnes, et on ne se sert jusqu'ici d'aucun engrais; mais le jour viendra où la terre s'épuisera comme partout ailleurs, et où l'on devra avoir recours aux fertilisateurs. On commence à planter la betterave dès la fin de février et on continue jusqu'en mai. Cette longue période permet aux fermiers de cultiver une plus vaste étendue de terrain à meilleur marché, attendu qu'ils n'ont pas besoin de recourir à une main-d'œuvre spéciale pour la plantation ni pour la récolte, qui se fait également graduellement. La culture est donc considérée, sous tous les rapports, en Californie comme moins coûteuse que partout ailleurs.

On estime que le fermier dépense de 25 à 30 dollars par acre une acre égale 40.47 ares), pour produire 14 à 15 tonnes de betteraves, qu'il vend à l'usine de 3.50 à 4.50 dollars ; l'acre de bonnes terres à betteraves vaut environ 200 dollars et se loue 12 dollars; le fermier a donc un très beau bénéfice. Dans certaines années et certaines localités, ces moyennes sont notablement dépassées, et l'on cite bien des exemples de fermiers qui ont payé leur terre avec le bénéfice réalisé sur trois récoltes — ces bénéfices ayant atteint de 100 à 150 p. c. — En 1894, la production moyenne par acre a été de 14 tonnes, avec 7 p. c. de sucre. Les usines ont payé cette récolte au prix moyen de 4.75 dollars la tonne. Ce rendement est, comme on le voit, bien différent de celui de nos terres belges, et l'on comprend qu'il attire de nombreux colons européens dans ces riches vallées où, à côté de cette culture, on trouve les vergers les plus luxuriants, les mines d'or les plus abondantes, les rivières les plus poissonneuses et le climat le plus séduisant.

Non seulement la culture de la betterave, mais aussi la fabrication du sucre est très rémunératrice, surtout lorsqu'il y avait la prime accordée par le gouvernement. Dans ces conditions, l'industrie sucrière doit forcément se développer dans de vastes propor-

tions, d'autant plus que le sucre est le seul produit pour lequel le pays dépend encore de l'étranger pour les neuf dixièmes de sa consommation, et que les prix sont fixés sur le marché national par un syndicat qui les règle à sa convenance.

On ne s'étonnera donc pas que MM. Spreckels et Oxuard, qui ont le contrôle de toute cette industrie dans le West, se préparent à établir de nouvelles usines et à former de nouveaux centres de culture. Ce qui les arrête provisoirement, c'est le choix opportun du moment, à cause de l'instabilité de la législation. Ils ont soutenu devant le Congrès que leur industrie ne pouvait subsister sans la prime de 2 cents par livre, et ils en demandent le rétablissement. En attendant, il doivent, en bonne politique, jo[illegible] la misère et attendre; mais aussitôt qu'ils auront perdu l'espoi[illegible] [illegible]e surcroît de bénéfice, il n'est pas douteux qu'ils marcheront résolument de l'avant, ce dont ils n'auront, selon toute probabilité, pas à se repentir.

C'est dans cette prévision que M. Oxuard m'a fait, au sujet d'une colonisation belge en Californie, les ouvertures que j'ai eu l'honneur de vous signaler dans mon rapport spécial sur l'émigration. Il semble, à première vue, qu'un millier de personnes trouveraient aisément un emploi lucratif sur des terres propres à la culture de la betterave, ou dans les usines nouvelles pour la fabrication du sucre. Cette entreprise intéresse non seulement les cultivateurs et les ouvriers qui voudraient s'expatrier, mais aussi les ingénieurs, directeurs, maîtres ouvriers ou spécialistes dans l'industrie sucrière. M. Robert Oxuard, 327, Market Street, à San-Francisco, est prêt à leur fournir toutes les informations désirables.

(On trouvera des renseignements plus complets sur la production du sucre de betterave dans les annexes comprises sous le n° 12.)

Les autres industries principales sont celles des *vins*, des *conserves de fruits* et de *poissons*. On peut juger de l'importance de ces industries par les chiffres de l'exportation de leurs produits, que j'ai indiqués plus haut. Je mentionnerai seulement encore, qu'en 1894, il fut exporté de Californie, à l'exclusion du district si riche de Los Angeles :

Fruits conservés	97,106,000 livres.
— secs	88,232,000 —
Raisins —	83,134,000 —
Fruits frais	166,402,000 —

Les conserves de fruits sont renfermées dans des bocaux de verre qui sont importés d'Europe par millions. A ce propos, on me faisait observer qu'il y aurait avantage pour une verrerie à s'établir au centre de ces districts producteurs de fruits. Les circonstances sont devenues d'autant plus favorables, qu'on y a découvert des gisements de sable convenable, et qu'on extrait sur les lieux un combustible nouveau, le pétrole, qui ne coûte que 75 cents le baril, tandis que le charbon importé revenait à 9 dollars environ la tonne.

500,000 acres sont consacrées à la culture des fruits, et l'on traverse des vallées entières qui ne sont que de vastes vergers de pêchers, abricotiers, pruniers, orangers, etc. Le climat et le sol sont très favorables à cette culture, et les fruits acquièrent des proportions exceptionnelles, inconnues dans notre pays, bien qu'ils poussent en plein champ sans aucun abri ou soin spécial. L'acre de bonne terre, propre à cette culture, vaut de 300 à 500 dollars. Les seules dépenses importantes sont celles causées par les travaux d'irrigation. 50,000 ouvriers sont employés dans cette industrie et le produit, en 1894, a dépassé 20 millions de dollars.

Il y a aussi dans l'État quelques fabriques de lainages, d'articles de coton, de lin et de jute, des manufactures de cigares, de souliers et de gants; des moulins à huile d'olive; quarante tanneries employant l'écorce de chêne travaillent 1 million de peaux par an; les moulins à farine ont une capacité totale de 20,000 barils par jour.

Les émigrants qui arrivent en Californie auront, comme partout, à lutter contre le mauvais vouloir des associations ouvrières du pays, mais ils pourront s'adresser au *Labor Commissioner*, qui les met gratuitement en communication avec les patrons à la recherche d'ouvriers. Il y a aussi à San-Francisco un *State Board of Trade*, avec une exposition permanente des produits du pays et un bureau de renseignements du travail. On trouvera dans le rapport ci-annexé du *Labor Commissioner*, les indications les plus précises sur les salaires, généralement fixés par les *Trades Unions*, et sur le coût de l'existence pour l'ouvrier et l'employé.

Sacramento, située sur la rivière de ce nom, — avec 30,000 habitants, est la capitale de la Californie, — mais San-Francisco, qui a près de 350,000 habitants, dont 35,000 Chinois réunis dans

un quartier spécial, appelé *China Town*, est de beaucoup la ville la plus importante de l'État.

Agence consulaire de Los Angeles. — Entre San-Francisco et Los Angeles, il faut signaler quelques points intéressants de la route : *Monterey*, dont le superbe hôtel, situé au bord de l'océan, dans un parc d'une végétation surprenante, avec des îlots couverts de phoques et de pélicans, est un séjour d'hiver des plus fréquentés. Puis on traverse la *San-Joaquin Valley*, qui a 200 milles de long sur 30 de large, et qui est appelée le grenier de la Californie. On longe la chaîne de montagnes de la Sierra-Nevada, dans lesquelles est située la fameuse *Yosemite Valley*, si célèbre par ses sites abrupts et ses arbres gigantesques.

La petite ville de *Fresno*, avec 12,000 habitants, est le centre de la plus riche région pour la culture de la vigne, dont les grappes atteignent des proportions énormes. Puis soudainement, après avoir passé la *Tehachapi Pass*, on tombe dans le désert du Mojave, plateau élevé, parsemé de lacs salés et sans aucune trace de végétation, si ce n'est de loin en loin quelques plantes de palmiers *Yucca* qu'on a récemment trouvé le moyen d'utiliser pour en faire de la pulpe à papier. Singulier contraste avec les riches vallées voisines, où se croisent les trains chargés d'oranges et de betteraves.

Los Angeles, avec une population actuellement de 100,000 habitants, est admirablement située entre la chaîne de montagnes de la Sierra Madre et l'océan, dont elle n'est séparée que par une plaine fertile de 15 milles d'étendue, au bout de laquelle se trouvent trois ports : *San-Pedro*, *San-Rotondo* et *Santa-Monica*, qui est le plus important, et où le gouvernement a récemment fait de grands travaux. C'est là que font escale les navires qui font le commerce de la côte du Pacifique avec l'Europe, soit par le cap Horn, soit par l'isthme de Panama. Los Angeles est le centre de cette superbe région de la Californie du Sud, justement célèbre pour son climat idéal, sa belle nature et sa végétation semi-tropicale. Jusque dans ces dernières années, la richesse de cette contrée ne consistait que dans les produits agricoles et horticoles, et spécialement la culture des fruits de toutes espèces. Depuis deux ans, l'aspect a changé et l'industrie qui n'avait pu s'implanter, faute de combustible, a pris un soudain essor par suite de

la découverte, dans un faubourg de Los Angeles, d'abondantes sources de pétrole. Cette découverte, due au hasard, en 1893, est déjà et sera de plus en plus la source d'une richesse incalculable pour le pays, auquel il fournit la seule chose qui lui manquait, le combustible. Il y a déjà sur un espace de 20 acres, dans la banlieue de la ville, 400 puits d'extraction. L'huile est pompée d'une profondeur de 700 à 800 pieds, et la production atteint 5,000 barils par jour. L'établissement d'un puits, avec sa pompe, coûte de 1,500 à 2,000 dollars. Le coût de l'extraction revient à 1 dollar par jour pour environ 40 barils. Ce pétrole est à base d'asphalte, ressemble à du goudron très liquide, et coule facilement dans les conduits; il est spécialement propre à la combustion, et 3 à 3 1/2 barils produisent la même quantité de calorique qu'une tonne de charbon. On en raffine peu pour l'éclairage, le pétrole de Pensylvanie étant beaucoup plus propre à cet usage, mais il est généralement employé pour le chauffage, tant pour l'usage domestique que pour l'industrie et pour les locomotives. On extrait également dans les environs une grande quantité d'asphalte, dont l'usage se répand de plus en plus pour le pavage des rues, et qui s'exporte jusque sur les côtes de l'Atlantique.

Parmi les principales productions de la Californie du Sud, il faut citer les *fruits* en général et avant tout les *oranges*. Le prix des terres convenant à cette culture varie de 200 à 500 dollars l'acre. On estime à 650 dollars la dépense nécessaire pour la première année d'installation d'une plantation de 5 acres d'orangers, avec 360 arbres, non compris le prix du terrain.

La culture des *citrons* a pris depuis quelques années une importance majeure, parce qu'on a appris à traiter ces fruits de façon à leur conserver une écorce légère et beaucoup de jus. Dans ce but, on les récolte verts, et on les conserve trois mois dans des chambres obscures et fraîches avant de les mettre en caisse et de les expédier à travers tout le continent, faire concurrence aux produits européens sur les marchés des côtes de l'Atlantique, où l'on importe d'Italie et d'Espagne environ 2,600,000 caisses par an (1 caisse contient 360 citrons). Jusqu'ici la Californie ne produit que les 4/100 de la consommation des citrons, mais on s'occupe maintenant du développement de cette culture qui, après celle de la betterave, est celle qui paraît appelée à donner les plus beaux résultats dans un avenir prochain. Les figues, les abricots, les

pêches, les prunes, les olives, les ananas et les fraises sont également cultivés sur une vaste échelle. J'ai vu faire au mois de décembre la récolte des fraises en plein champ, et les marchés en sont abondamment fournis toute l'année. Une partie de ces fruits est exportée dans l'intérieur du pays dans des wagons spéciaux réfrigérateurs.

L'*orge* est un des principaux produits agricoles, et on estime que plus du quart de l'orge des États-Unis provient de la Californie. L'*alfalfa* donne ici jusqu'à six récoltes par an. Dans plusieurs comtés, les terres ont besoin d'être irriguées, et de grands travaux sont faits dans ce but. Le prix d'une acre de bonne terre cultivable est en moyenne de 150 dollars, là où l'on peut se procurer de l'eau, et celle-ci coûte au fermier 1.60 dollar par acre et par an; la récolte est estimée à 19 ou 20 dollars par acre.

En 1894, il est entré dans les ports de *Los Angeles* 418 navires de cabotage, et 56 provenant de l'étranger. Les importations se sont élevées à 451,798 dollars. Les importations de Belgique ont atteint le chiffre de 5,279 dollars et consistaient principalement en verres et ciments.

Une question très importante pour la Californie du Sud est celle des chemins de fer. Cette région dépend jusqu'ici entièrement du *Southern Pacific* qui, n'ayant pas de concurrent, est absolument maître du pays qu'il exploite et tyrannise, au grand détriment du commerce; ses tarifs sont excessivement élevés, arbitraires et ruineux. Cette compagnie, dont les lignes parcourent des milliers de milles dans des pays déserts et pauvres, est obligée de subsister aux dépens de la Californie, qui seule lui fournit du trafic.

Malgré les nombreux avantages qu'offre cette riche région, il n'y a que peu de Belges établis dans la juridiction de l'agence consulaire; ce sont des ouvriers.

A quelques heures de *Los Angeles* sont situés, au bord de la mer, adossés aux montagnes et en vue des îles de Santa-Cruz et Santa-Rosa, les délicieux séjour d'hiver de Santa-Barbara, San-Bernardino et Coronado Beach, près de San-Diego. Ces endroits sont pleins de souvenirs espagnols, et l'air toujours tiède y est perpétuellement embaumé du parfum des fleurs.

La Californie a des richesses infinies et sa production pourrait être considérablement augmentée. Ce qui l'arrête un peu, c'est le manque de débouchés pour ses produits, qui ne peuvent atteindre

par terre la côte trop éloignée de l'océan Atlantique, à cause des prix du fret, et dont la nature ne permet pas les transports trop longs par voie de mer. On attend avec impatience l'achèvement d'un canal traversant l'isthme de Panama, et l'ouverture de la Chine au commerce du monde. (Les documents contenant des renseignements sur la Californie forment l'annexe n° 18).

II. — Territoire d'Arizona. — A peine a-t-on quitté la Californie en se dirigeant vers le nord-est par le Santa-Fé R. R., qu'on traverse la chaîne de la sierra Madre, le fleuve Colorado et les grands *canons* qu'il forme à travers les montagnes; on arrive presque sans transition dans le grand désert d'Arizona qui s'étend sur environ 900 milles de long et presque autant de large. On passe quarante-huit heures en chemin de fer sans voir aucune trace de vie animale ou végétale, rien que des plaines stériles et des roches arides. Ce désert s'étend sur tout le centre de l'Arizona, le sud de New-Mexico [illegible] plus grande partie de Nevada et d'Utah. Le manque d'eau est la cause de l'absence de toute végétation. La population de l'Arizona était en 1890 de 59,620 habitants, avec une richesse par tête de 359 dollars. Il y avait 1,426 *fermes* couvrant 1,297,033 acres, et la valeur des produits s'élevait à 1,045,970 dollars (253,000 bushels d'orge, 83,000 de maïs et 101,000 de froment). L'agriculture depend entièrement de l'irrigation artificielle et 65,821 acres étaient ainsi arrosées. Il y avait 1,474 prêts hypothécaires pour une valeur de 2,349,000 dollars, aux taux moyen de 10.90 p. c.

On comptait, en 1894, dans ce territoire :

54,278 chevaux,	valant en moyenne	32.62	dollars.
1,327 mulets,	—	30 10	—
14,878 vaches à lait,	—	22.50	—
649,502 têtes de bétail,	—	9.64	—
746,546 moutons,	—	1.21	—
20,904 porcs,	—	4.86	—

La *production minérale* s'est élevée, en 1891, à 23 millons de dollars, dont 13 millions ont été exportés. On a extrait, en 1894, pour 8 millions de dollars de métaux précieux. On exploite des mines de cuivre dont les produits sont évalués à 10 cents la livre. Dans les forêts, on trouve des bois excellents et, entre autres, le bois de fer. L'Arizona ne compte que 76 établissements industriels

sans grande importance, avec un capital de 616,629 dollars, 528 ouvriers touchant un salaire de 358,127 dollars, et dont les produits se sont élevés à 947,547 dollars. Les principales villes sont *Phenix* et *Nogales*, avec un mouvement commercial d'environ 3,500,000 dollars. (Les documents relatifs à l'Arizona forment l'annexe n° 19.)

III. — État de Nevada. — La population de l'État, en 1890, était de 45,761 habitants, avec une richesse par tête de 538 dollars. Il y avait 1,277 *fermes* couvrant 1,661,416 acres, dont les produits se sont élevés à 2,705,660 dollars (238,000 bushels d'orge, 99,000 d'avoine et 82,000 de froment). La culture dépend de l'irrigation, et il a y environ 250,000 acres artificiellement arrosées. Il y avait, en 1890, 1,256 prêts hypothécaires, pour une valeur de 2,195,000 dollars, au taux moyen de 9.48 p. c. En 1894, on comptait dans l'État :

55,793 chevaux, d'une valeur moyenne de			23.62	dollars.
1,604 mulets,	—	—	38.42	—
18,194 vaches à lait,	—	—	14.00	—
259,058 têtes de bétail,	—	—	10.79	—
544,077 moutons,	—	—	2.42	—
11,590 porcs,	—	—	3.80	—

La *production minérale* s'est élevée, en 1890, à 10,144,000 dollars, dont 169,617 d'or et 4,696,695 d'argent. L'État, pauvre en général, est surtout connu par l'importance de ses mines d'argent, actuellement dans une situation précaire à cause de la dépréciation de ce métal. L'industrie se limite aux besoins locaux et, en 1890, il n'y avait que 96 établissements industriels avec un capital de 1,213,000 dollars, 620 ouvriers gagnant 445,603 dollars, et dont les produits ont atteint une valeur de 1,106,000 dollars. La majeure partie du pays est encore un vaste désert inculte, où campent quelques tribus d'Indiens.

Carson City, la capitale, n'a que 5,000 habitants environ. *Virginia City* en a à peu près 10,000, et est le centre du riche district minier de Comstock Lode.

IV. — État d'Utah. — Le territoire d'Utah n'est entré dans l'Union, en qualité d'État, que depuis le mois de janvier dernier.

La population, qui est aujourd'hui d'environ 250,000 habitants, était suffisante depuis longtemps pour lui valoir ce privilège, mais les institutions spéciales du pays, relatives aux mariages mormons, avaient fait retarder son admission dans l'Union. La constitution du nouvel État défend la polygamie, mais admet l'égalité politique des deux sexes.

D'après les renseignements fournis tout récemment, au moment de l'incorporation de l'État, on voit que la valeur totale de la propriété était estimée, en 1895, à 97,983,525 dollars; les *produits minéraux* ont atteint le chiffre de 8,312,354 dollars. On comptait 19,816 *fermes*, dont 2,000 environ seulement sont hypothéquées. Il y avait 417,455 acres irriguées. Le nombre des moutons s'élevait à 2,422,802, évalués à 3,686,134 dollars, et ayant donné pour l'année 12,119,763 livres de laine évaluées à 864,260 dollars. Les *produits agricoles* s'élevaient à 51,863,120 dollars, et la valeur par acre cultivée était estimée à 18.03 dollars; le bétail représentait 1,259,566 dollars. Il y avait, en 1894, 880 établissements industriels avec 5,054 ouvriers recevant 2,275,118 dollars, avec un capital de 5,476,246 dollars, et ayant produit pour une valeur de 6,678,118 dollars. La production de l'or, en 1894, s'est élevée à 1 million de dollars, et celle de l'argent à 7,005,193 dollars. Il y a, en outre, d'importantes mines de plomb, de cuivre et des houillères ayant donné 237,000 tonnes, au prix moyen de 1.59 dollar la tonne. Une des particularités du pays est le grand lac Salé, qui a 80 milles de longueur sur 30 de largeur, et dont les eaux contiennent 22 p. c. de sel pur. On en retire annuellement environ 300,000 tonnes de sel par simple évaporation. Au sud-ouest du lac s'étendent de vastes plaines de terrains salés et stériles, connus sous le nom de *Great American Desert*.

La constitution du nouvel État, sections 1 à 7, indique les bases sur lesquelles la législature devra établir les lois sur le travail. (Ce document se trouve parmi les annexes n° 20.)

Salt Lake City, la capitale, a été fondée en 1847 par la secte des mormons; elle compte actuellement environ 50,000 habitants, dont les deux tiers sont mormons et les autres sont qualifiés de *gentiles*. On y trouve 149 établissements industriels au capital de 2,659,000 dollars, avec 1,997 ouvriers recevant un salaire de 1,277,000 dollars et donnant un produit total de 3,865,000 dollars.

Ogden est une ville importante de l'État, à cause des diverses

lignes de chemins de fer qui s'y croisent; elle est le point terminus de l'*Union Pacific R. R.* C'est une cité industrielle très prospère, avec environ 20,000 habitants.

La *Bear River Valley*, située au nord du lac Salé, est formée de terres d'alluvions qui sont préparées pour la culture par des compagnies d'irrigation, et qui offrent des conditions favorables pour la colonisation.

(Les documents relatifs à l'État d'Utah forment les annexes comprises sous le n° 20.)

Conclusion.

Dans un rapport spécial (1), j'ai eu l'honneur de résumer les conditions de l'immigration belge aux États-Unis. Dans le présent travail, j'ai attiré de nouveau l'attention sur les avantages que pourraient offrir certaines des localités que j'ai visitées, au point de vue de l'établissement de colonies agricoles ou d'usines industrielles. Comme conclusion, je dois ajouter, sur cet important sujet, quelques considérations générales inspirées par mes observations au cours de mon récent voyage. Je signalerai ici, à titre de renseignement, que dans les vingt-cinq dernières années, il est arrivé aux États-Unis 42,447 Belges, ayant formé 0.41 p. c. de l'immigration totale. Durant l'année 1895, il en est venu 1,850 sur 324,330, ce qui est une grande diminution comparativement aux années précédentes, sauf la dernière. Les principales professions représentées étaient : 150 tailleurs de diamants, 171 agriculteurs, 47 verriers, 36 cigariers, 30 mineurs, 28 marchands divers, etc., et 403 ouvriers. En 1895, 21 Belges n'ont pas été autorisés à débarquer, comme étant venus avec contrat.

Après avoir, dans mes deux voyages, parcouru plus de 18,000 milles de chemin de fer, et visité les quarante-cinq États de l'Union, ainsi que les Territoires, j'ai pu constater que cette immense étendue de terrain, fort peu peuplée, est encore amplement fournie de richesses inexploitées, et qu'elle offrira pour plusieurs générations encore un vaste champ à l'activité humaine. Il ne me semble pas téméraire de dire que les neuf dixièmes des richesses naturelles sont encore inexploitées, et que certaines

(1) A consulter au Ministère des Affaires Étrangères.

d'entre elles paraissent inépuisables. Dans la plus grande partie du pays, des jalons sont à peine plantés. L'industrie s'est groupée autour de ces points d'exploration et a prospéré, grâce aux richesses qu'il n'y avait qu'à recueillir; mais son activité est limitée par le manque de bras et de capitaux suffisants pour mettre en œuvre toutes les entreprises projetées. Ces deux moteurs ne sont pas encore en proportion du champ à exploiter, mais en donnant ce levier à l'esprit d'entreprise qui caractérise l'Américain, il réalisera, s'il échappe aux crises économiques, des merveilles qui étonneront le vieux monde, et dont la seule perspective doit lui inspirer de sérieuses réflexions. Malgré des crises momentanées, dues surtout à des erreurs de législation, et malgré l'instabilité de celle-ci, il est indéniable que le pays, dans son ensemble, a prospéré et continue à le faire d'une façon remarquable. Partout où j'ai été, l'on demande des travailleurs; des territoires immenses sont encore incultes, des forêts vierges, des mines inexploitées, des chemins de fer sans trafic. Comme la convention de Saint-Paul, que j'ai mentionnée, en fournit l'exemple, tous les grands propriétaires, les industriels, les compagnies de chemins de fer, en un mot tout le monde des affaires, celui qui fait la vraie grandeur et la richesse de ce pays, appelle à grands cris l'immigration; mais il a à lutter contre les idées des classes ouvrières fortement organisées et soutenues par les politiciens qui ne cessent de présenter au Congrès les mesures les plus radicales pour entraver l'immigration.

On peut donc dire qu'en principe, il y a ici de grandes chances de succès pour l'émigrant; mais, à moins de circonstances spéciales, s'il est agriculteur, il doit posséder un petit capital, et être de préférence en famille; s'il est industriel ou artisan, il doit avoir une spécialité. Pour les simples ouvriers journaliers, il n'y a guère d'emploi, surtout dans les moments de crise; les chefs ouvriers et directeurs trouveront facilement à s'occuper dans les industries naissantes de l'Ouest et du Sud. J'entends par « conditions spéciales », les occasions qui se présentent parfois, dans le genre des propositions de M. Oxuard, que j'ai indiquées plus haut et qui se rapportent à toute une colonie belge, à laquelle on offre en Californie des conditions d'établissement qui semblent particulièrement favorables, tant dans la culture que dans l'industrie. Des conditions analogues ont été offertes par M. Austin Corbin, dans

l'Arkansas, à une colonie de près de 1,000 Italiens qui s'y est installée récemment et est parfaitement satisfaite. Les autorités n'ont rien pu trouver à redire à cette espèce de contrat, parce que les colons sont venus comme propriétaires, chacun d'un morceau de terre de 15 à 30 acres qui leur avait été vendu d'avance, et dont le payement ne leur est réclamé qu'à très longue échéance. Pourquoi, à l'instar d'autres pays européens, n'employons-nous pas davantage nos capitaux dans ce pays? Il semble y avoir bien des portes ouvertes à de profitables entreprises qui méritent un sérieux examen. Je citerai seulement comme exemple la culture de la betterave et l'industrie sucrière, spécialement en Californie et dans l'État de Nebraska; puis l'exploitation des mines, la culture maraîchère aux environs des villes, et quantité d'autres choses qui s'implantent chaque jour avec succès par des capitalistes entreprenants et bien informés. Quoique le capitaliste, comme l'émigrant, doive se défier de la réclame exagérée que l'on fait ici pour les attirer et leur présenter tout sous un aspect séduisant, ils ne doivent pourtant pas se montrer par trop timides et renoncer sans contrôle à des avantages réels qui sont incontestables. Pourquoi les nôtres ne prospéreraient-ils pas là où tout prospère autour d'eux? Bien que ce soit surtout dans le Nord-West que l'on cherche à attirer l'immigrant, je pense que les États du Sud et spécialement la Californie sont ceux qui offriraient pour eux le plus de ressources matérielles, jointes à un confort et à un bien-être dont ils seraient privés dans les régions plus froides du Nord.

Comme je l'ai fait observer dans le cours de ce travail, nos importations directes sont nulles pour tout le centre du pays.

Celui-ci s'approvisionne dans les trois grands ports d'importation de New-York, la Nouvelle-Orléans et San-Francisco. C'est donc sur ceux-ci que toute notre attention doit se porter, et c'est là qu'il nous faut avoir des agents actifs, intelligents et qui puissent se consacrer entièrement à nos intérêts. Je ne saurais trop insister, en terminant, sur l'importance de la côte du Pacifique comme débouché pour nos produits, par le commerce direct avec Anvers, et sur le danger de le voir passer entre des mains concurrentes, si on néglige de faire, pour le conserver, des efforts égaux à ceux que font les autres pour nous l'enlever. C'est sur ces trois marchés qu'il faut faire connaître nos produits par tous les moyens

possibles; c'est sur ces trois points stratégiques qu'il faut concentrer tous nos efforts; c'est là qu'il faut que flotte notre drapeau!

Agréez, etc.

Le Ministre de Belgique aux États-Unis d'Amérique,
A. Leghait.